

**Kunskapsstöd till arbetsgivare,
transportutförare och transportköpare**

Underlagsrapport

Dokumentinformation

Titel: Kunskapsstöd till arbetsgivare, transportutförare och transportköpare:
Underlagsrapport

Projektnummer: 22111

Rapportnummer: 2022:136

Författare: Hanna Wennberg, Hannes Englesson, Pernilla Hyllenius Mattisson

Kvalitetsgranskning: Pernilla Hyllenius Mattisson

Beställare: Trafikverket

Kontaktperson: Fredrik Gustafsson (fredrik.gustafsson@trafikverket.se, 010-123 53 44)

Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
0.8	2022-09-02		Intern kvalitetsgranskning
0.9	2022-09-05		Beställare
0.95	2022-10-31		Beställare
1.0	2023-02-15		Beställare

Förord

Regeringen har i Nationell plan för Transportsystemet 2018–2029 uppdragit till Trafikverket att genomföra insatser som avser ”medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet i vägtrafiken”. Insatserna ska genomföras för att öka regelefterlevnaden hos trafikanter, som en kompletterande del av det svenska trafiksäkerhetsarbetet. Det ska även vara ett led i att öka kunskapen om och skapa acceptans och förståelse för trafiksäkerhetsåtgärder.

Företag, organisationer och myndigheter i Sverige behöver ta ett tydligare ledarskap för den vägtrafik som de direkt eller indirekt ansvarar för som arbetsgivare, transportutförare och transportköpare. Trafiksäkerhet är en viktig hållbarhetsaspekt, en betydande förutsättning för andra hållbarhetsmål, och därmed en angelägenhet för alla aktörer. Det gäller såväl ur ett arbetsmiljöansvar som arbetsgivare, som ur ett transportköparansvar som beställare av transporter. Dessa trafikanters användande av transportsystemet påverkar även övrig omgivande trafik.

Inom ramen för Trafikverkets uppdrag har Trivector tagit fram kunskapsstöd riktat till arbetsgivare, transportutförare och transportköpare som möjliggör för dem att genomföra åtgärder för ökad trafiksäkerhet som en del i deras hållbarhets- och arbetsmiljöarbete. Stöd tas fram med följande huvudsakliga inriktningar och målgrupper: (1) Anställdas resor i tjänsten (målgrupp arbetsgivare), (2) Transporter i egen regi (målgrupp arbetsgivare/transportutförare) och (3) Kravställande vid köp av transporter (målgrupp transportköpare).

Uppdraget har genomförts av Trivector genom Hanna Wennberg (uppdragsledare), Hannes Englesson och Pernilla Hyllenius Mattisson. Frida Dahlqvist har hjälpt till med en del av sammanställningen av underlag. Huvudsaklig kontaktperson på Trafikverket har varit Fredrik Gustafsson.

Lund, 2023-02-15

Sammanfattning

Verksamheter kan arbeta med trafiksäkerhet på olika sätt

De flesta verksamheter genererar resor och transporter som påverkar trafiksäkerheten för såväl medarbetare och de närmsta intressenterna som för samhället i stort. En studie visar att 45 procent av dödsolyckorna som skett i svensk vägtrafik under 2019 varit arbetsrelaterade. Studier visar också på hastighetsöverträdelser hos yrkestrafiken och andra yrkesgrupper.

Verksamheter med särskilt stor trafiksäkerhetspåverkan är transportföretagen, men många verksamheter genererar resor och transporter utan att vara transportföretag. Det finns flera exempel på företag utanför transportbranschen, liksom myndigheter, som utför olika typer av godstransporter i egen regi med sina egna fordon och förare. I företag inom bygg- och servicebranschen, bland säljare och i hemtjänsten gör medarbetarna en stor mängd resor i tjänsten mellan arbetsställen, brukare och kunder. För dessa resor och transporter finns ett arbetsgivaransvar och i många fall ska trafiksäkerhetsrisker beaktas i det systematiska arbetsmiljöarbetet.

Offentliga myndigheter och privata företag köper transporter, eller varor och tjänster som genererar transporter. Genom att ställa trafiksäkerhetskrav har transportköparna möjlighet att påverka leverantörernas sätt att köra och vilka fordon de använder. Kravställandet är grunden i kvalitetssäkring av transporter. Samtidigt visar studier att den trafiksäkerhetspotential som finns genom kravställandet till stor del är outnyttjad.

Det finns således flera sätt för en verksamhet att arbeta med och påverka trafiksäkerheten, huvudsakligen genom följande sammanhang:

- ▷ krav vid inköp och upphandling
- ▷ systematiskt trafiksäkerhetsarbete
- ▷ tjänsteresor
- ▷ systematiskt arbetsmiljöarbete
- ▷ hållbarhetsarbete/-redovisning

Framtagning av kunskapsstöd i DP Arbetsgivare

I Delprojekt Arbetsgivare i Trafikverkets uppdrag ”medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet i vägtrafiken” har Trivector tagit fram kunskapsstöd riktade till arbetsgivare, transportutförare och transportköpare. Stöden ska möjliggöra för dessa målgrupper att genomföra åtgärder för ökad trafiksäkerhet som en del i hållbarhets- och arbetsmiljöarbetet. Stöd har tagits fram med följande huvudsakliga inriktningar:

- ▷ Anställdas resor i tjänsten (målgrupp arbetsgivare)
- ▷ Transporter i egen regi (målgrupp arbetsgivare/transportutförare)
- ▷ Kravställande vid köp av transporter (målgrupp transportköpare)

Denna rapport utgör underlag för framtagnings av kunskapsstöd riktade till arbetsgivare, transportutförare och transportköpare. I kapitel 2 presenteras en sammanställning av tidigare studier och befintliga stöd/verktyg. Relevanta målgrupper och arenor har därefter identifierats (kapitel 3) och förslag på stöd/verktyg riktade till arbetsgivare, transportutförare och transportköpare har tagits fram (kapitel 4). Förslag på uppföljning och utvärdering av Delprojekt Arbetsgivare presenteras i avsnitt 4.5.

Målgrupper och deras behov av stöd

Arbetsgivare, transportutförare och transportköpare är de huvudsakliga målgrupperna för de tre inriktningarna av stöden som nämns ovan. *Offentliga aktörer* (kommuner, regioner och statliga myndigheter) återkommer som målgrupp för alla tre inriktningar. Därutöver är *privata företag* i olika branscher viktiga målgrupper. Sammanfattningsvis kan konstateras att de huvudsakliga målgrupperna som behöver nås av stöd är följande:

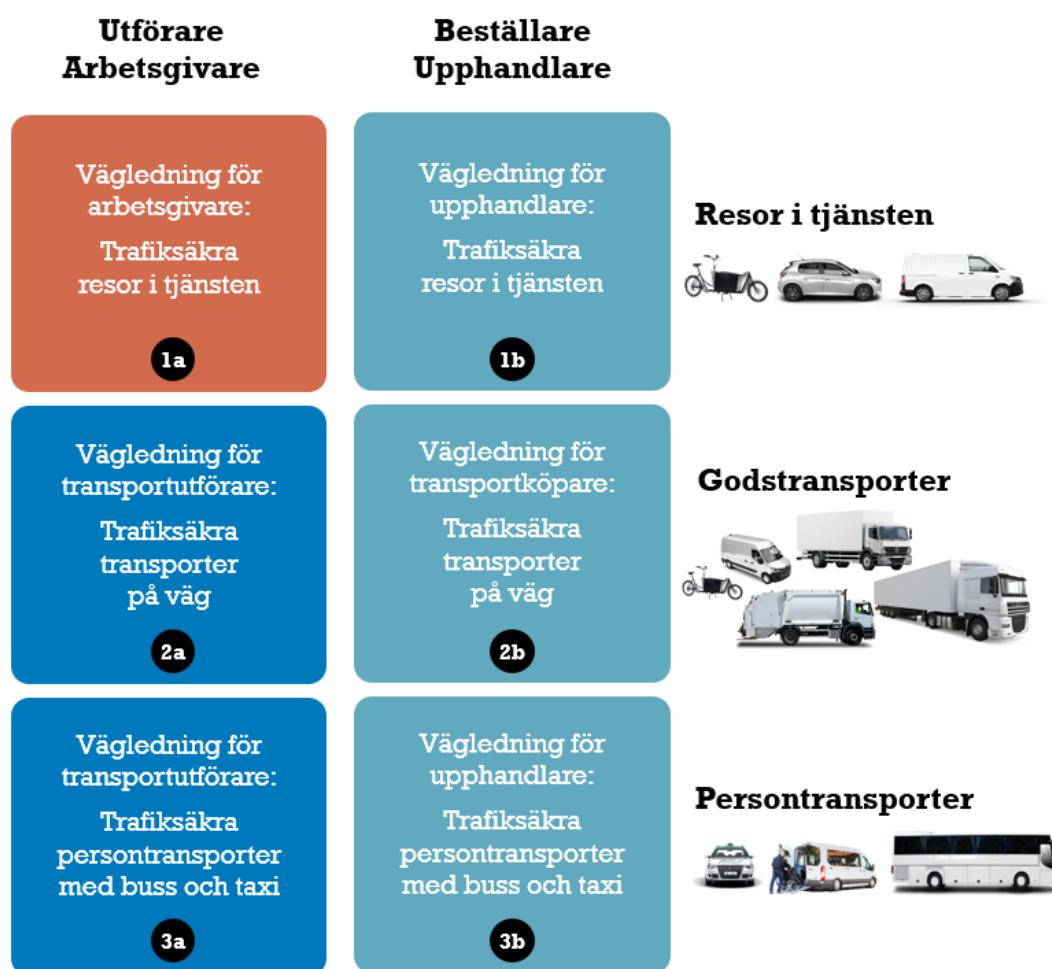
- ▷ **Kommuner, regioner och statliga myndigheter** (och myndighetsägda bolag) behöver stöd för samtliga nämnda inriktningar: för anställdas resor i tjänsten och för transporter i egen regi utifrån både arbetsmiljö- och hållbarhetsperspektiv samt för kravställande vid köp av fordon, resor och transporter (inklusive vid köp av varor och tjänster som genererar resor och transporter).
- ▷ **Företag som är transportköpare** behöver stöd i kravställandet vid köp av transporter (inklusive vid köp av varor och tjänster som genererar resor och transporter) samt för hur trafiksäkerhet kan integreras i hållbarhetsarbete/-redovisning.
- ▷ **Transportföretag (person- eller godstransporter)** behöver stöd när det gäller ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete, även med koppling till arbetsmiljöarbetet, samt för hur trafiksäkerhet kan integreras i hållbarhetsarbete/-redovisning.
- ▷ **Företag som utför egna gods- eller persontransporter** behöver, i likhet med transportföretagen, stöd för ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete, även med koppling till arbetsmiljöarbetet, samt för hur trafiksäkerhet kan integreras i hållbarhetsarbete/-redovisning.
- ▷ **Företag vars medarbetare utför resor i tjänsten** som behöver stöd för trafiksäkra resor i tjänsten, även med koppling till arbetsmiljöarbetet, och för hur trafiksäkerhet kan integreras i hållbarhetsarbete/-redovisning.

I avsnitt 3.1 finns en översiktstabell för målgrupper med exempel på relevanta kanaler (utöver Trafikverkets kanaler) för att nå ut till målgrupperna i form av SKR och andra branschorganisationer, fackförbund och Arbetsmiljöverket med flera.

Översikt för stöd/verktyg

Med utgångspunkt i genomförd sammanställning och analys har förslag på stöd/verktyg riktade till arbetsgivare, transportutförare och transportköpare tagits fram. I stödmaterialet ingår en folder och filmunderlag om **trafiksäkerhet i hållbarhetsarbete/-redovisning** samt

sex olika vägledningar. Vägledningarna har olika fokus utifrån område (resor i tjänsten, godstransporter respektive persontransporter) och utifrån om vägledningen riktar sig till (a) utförare/arbetsgivare eller (b) beställare/upphandlare, se översiktsbild nedan. Denna ”dubbelsidighet” speglar en ömsesidig växelverkan mellan beställare och utförare. Beställare ställer krav inom vissa kravområden, medan utförare utför insatser inom motsvarande åtgärdsområden. Kvaliteten som utföraren kan leverera styrs till stor del av förutsättningarna som ges av beställaren.



Tillgängliggörandet av de stöd/verktyg som tas fram är en viktig fråga. Trafikverket är huvudsaklig avsändare för stödmaterialet. Externa aktörer bör dock också involveras för att stämma av och ge inspel till de vägledningarna som tas fram, och det kan också vara aktuellt att tillfråga externa aktörer om att stå som avsändare tillsammans med Trafikverket. De kanaler som identifierats för att nå målgrupperna blir viktiga för att sprida stödmaterialet. För tillgängliggörandet föreslås en webbplats där allt material kan samlas med ingångar för de olika målgrupperna, till exempel på Trafikverkets branschwebb (bransch.trafikverket.se).

Innehållsförteckning

1. Inledning	7
1.1. Bakgrund	7
1.2. Syfte och mål	7
1.3. Genomförande	8
2. Utgångspunkter.....	9
2.1. Verksamheters roll i trafiksäkerhetsutvecklingen.....	9
2.2. Hur påverkar verksamheter trafiksäkerheten?	11
2.3. Drivkrafter hos företagen att arbeta med trafiksäkerhet	16
2.4. Olika trafiksäkerhetsingångar för verksamheter	18
2.5. Från ledningsnivå till individ.....	47
2.6. Sammanfattande analys	50
3. Målgrupper och arenor.....	55
3.1. Inriktningar, målgrupper och arenor.....	55
3.2. Målgrupperna och deras behov av stöd	60
4. Förslag på kunskapsstöd	62
4.1. Översikt	62
4.2. Trafiksäkerhet i hållbarhetsarbete/-redovisning	64
4.3. Vägledningar	65
4.4. Övriga stöd/verktyg	70
4.5. Uppföljning och utvärdering.....	72
Referenser.....	75

1. Inledning

1.1. Bakgrund

Regeringen har i Nationell plan för Transportsystemet 2018–2029 uppdragit till Trafikverket att genomföra insatser som avser ”medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet i vägtrafiken”. Insatserna ska genomföras för att öka regelefterlevnaden hos trafikanter, som en kompletterande del av det svenska trafiksäkerhetsarbetet. Det ska även vara ett led i att öka kunskapen om och skapa acceptans och förståelse för trafiksäkerhetsåtgärder.

Företag, organisationer och myndigheter i Sverige behöver ta ett tydligare ledarskap för den vägtrafik som de direkt eller indirekt ansvarar för som arbetsgivare, transportutförare och transportköpare. Trafiksäkerhet är en viktig hållbarhetsaspekt, en betydande förutsättning för andra hållbarhetsmål, och därmed en angelägenhet för alla aktörer. Det gäller såväl ur ett arbetsmiljöansvar som arbetsgivare, som ur ett transportköparansvar som beställare av transporter. Dessa trafikanters användande av transportsystemet påverkar även övrig omgivande trafik.

Inom ramen för Trafikverkets uppdrag tar Trivector fram kunskapsstöd riktade till arbetsgivare, transportutförare och transportköpare som möjliggör för dem att genomföra åtgärder för ökad trafiksäkerhet som en del i deras hållbarhets- och arbetsmiljöarbete. Stöd tas fram med följande huvudsakliga inriktningar och målgrupper:

- ▷ Anställdas resor i tjänsten (målgrupp arbetsgivare)
- ▷ Transporter i egen regi (målgrupp arbetsgivare/transportutförare)
- ▷ Kravställande vid köp av transporter (målgrupp transportköpare)

1.2. Syfte och mål

Syftet med denna rapport är ett utgöra underlag för framtagning av kunskap och stöd riktade till arbetsgivare, transportutförare och transportköpare som möjliggör för dem att genomföra åtgärder för ökad trafiksäkerhet som en del i deras hållbarhets- och arbetsmiljöarbete.

I denna rapport (kapitel 2–3) presenteras en sammanställning av befintliga underlag, resultat och forskning samt underlag så som:

- ▷ Analys och förtydligande av kopplingen till trafiksäkerhet i hållbarhetsaspekterna Agenda 2030 (primärt delmål 8.8, 11.2, 12.6 och 12.7).
- ▷ Analys och definition av metoder och verktyg (policys, upphandlingskrav, uppföljningsmetoder, etc.) samt processtöd för förvaltning och utvärdering.
- ▷ Analys och definition av målgrupper inom arbetsgivare, transportutförare och transportköpare samt deras behov.
- ▷ Inventering arenor, var kan vi nå ut, m.m.

Med utgångspunkt i genomförd inventering/sammanställning har förslag på stöd/verktyg tagits fram som kan stärka arbetsgivare, transportutförare och transportköpare i aktuell fråga. Förslaget som presenteras i kapitel 4 hanterar följande:

- ▷ Vad ska förmedlas och till vem (metoder och verktyg)
- ▷ Hur ska det tillgängliggöras för mottagaren
- ▷ Produktionsordning av metoder och verktyg
- ▷ Förvaltning av framtagna metoder och verktyg
- ▷ Uppföljning och utvärdering

1.3. Genomförande

I arbetet med sammanställningen och förslaget har löpande avstämning gjorts med Trafikverkets projektledare (Fredrik Gustafsson). Därutöver har ytterligare tjänstepersoner från Trafikverket gett inspel till arbetet. Följande personer från Trafikverket har medverkat vid minst ett av de mötestillfällena som varit (i bokstavsordning):

- ▷ Sofia Gjerstad, PLkvtvu
- ▷ Fredrik Gustafsson, PLkvtvs
- ▷ Anna Knutsson, PLkvg
- ▷ Johan Lindberg, PLkvtvs
- ▷ Sofia Persson, PLkvtvs
- ▷ Per Pettersson, KMee
- ▷ Anna Tunmarker, PLkvtvs

Samtal har också förts med Trafikverkets centrala funktion Inköp och logistik (genom Andreas Dahl och Catharina Selin) för att stämma av kunskapsstödet som riktar sig till transportköpare.

I arbetet med stöd/verktyg är det viktigt att stämma av med externa representanter som har kännedom om och kontakter med aktuella målgrupper. Sådana externa representanter kan vara Arbetsmiljöverket, SKR och branschorganisationer inom transportbranschen. Samtal har under uppdraget förts med följande organisationer:

- ▷ Arbetsmiljöverket genom Gustav Sand Kanstrup, Richard Wester och Agneta Eriksson
- ▷ Prevent genom Johan Mellnäs
- ▷ SKR genom Prem Huq
- ▷ Sveriges Åkeriföretag genom Ulric Långberg och Charlotta Nilsson
- ▷ Sveriges Bussföretag genom Erik Risberg och Oscar Sundås
- ▷ Byggföretagen genom Berndt Jonsson och Ulf Lundström

För fortsatt arbete är det relevant att även ta kontakt med ytterligare branschorganisationer, till exempel Installatörsföretagen och Svenska Taxiförbundet.

2. Utgångspunkter

2.1. Verksamhetens roll i trafiksäkerhetsutvecklingen

Trafiksäkerhetsutvecklingen har varit gynnsam i Sverige. Etappmålen för trafiksäkerhet för 2020 kunde nås vad gäller dödade och allvarligt skadade i vägtrafiken (Trafikverket Publikation 2021:099). Samtidigt är det nya etappmålet för 2030 i högsta grad utmanande och innebär att trafiksäkerhetsarbetet behöver intensifieras och säkerställa att effektiva åtgärder vidtas av många olika samhällsaktörer. På nationell nivå arbetar Trafikverket systematiskt i riktning mot Nollvisionen utifrån en etablerad målstyrningsmodell. Trafikverket har av regeringen också fått uppdrag att leda samverkan med aktörer för ökad trafiksäkerhet. Uppföljningar visar att målstyrningsarbetet har varit framgångsrikt i att bidra till systematik, kunskap och samsyn. Däremot har det inte lett till konkreta åtgärder i tillräcklig utsträckning (Wennberg med flera, 2019a).

Det krävs insatser från olika aktörer, både offentliga och privata, för att trafiksäkerhetsutvecklingen ska fortskrida i linje med intentionerna. Genom Stockholmsdeklarationen, som var resultatet av globala ministerkonferensen i trafiksäkerhet 2020 och som FN:s generalförsamling ställt sig bakom genom Resolution 74/299, pekas också en ny ”era” för trafiksäkerheten ut. Trafiksäkerheten ska gå hand i hand med andra hållbarhetsmål. De expertrekommendationer som utgjorde underlag till Stockholmsdeklarationen talar om en *sustainable development goal integration* (Trafikverket Publikation 2019:209). Initiativet innebär också en tydlig ambition att engagera privata aktörer i trafiksäkerhetsutvecklingen genom företagens hållbarhetsarbete, se till exempel punkt 14 i Stockholmsdeklarationen:

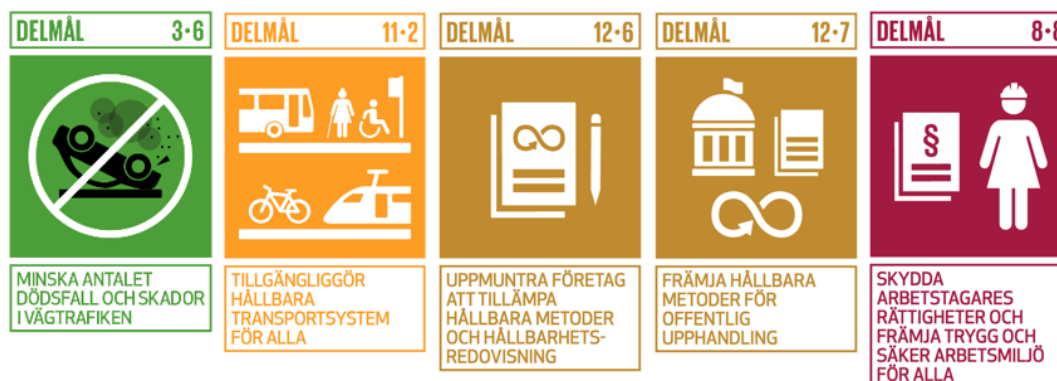
Organisationer av alla storlekar och inom alla branscher uppmanas att bidra till de globala hållbarhetsmålen genom att implementera säkra systemprinciper i hela värdekedjan och inkludera trafiksäkerhet som en del i sin hållbarhetsrapportering.

Stockholmsdeklarationen / FN Resolution 74/299

De expertrekommendationer som utgjorde underlag för Stockholmsdeklarationen talar om verksamhetens hållbarhetsarbete som en outnyttjad potential för trafiksäkerhetsarbetet (Trafikverket Publikation 2019:209). Även Folksam lyfter i sin uppföljning av hastighetsefterlevnaden hos yrkestrafiken fram det ansvar som företagsledningarna har för de individuella förarnas körning, eftersom de styr över exempelvis hållbarhetspolicys, tidsscheman, teknisk utrustning och incentivsystem (Axelsson, 2019, s. 2).

I Agenda 2030 är trafiksäkerheten en del av mål 3 (God hälsa och välbefinnande) genom att delmål 3.6 innebär att minska antalet dödsfall och skador i vägtrafiken. Trafiksäkerhet ingår även i mål 11 (Hållbara städer och samhällen) där delmål 11.2 innebär att ge tillgång till säkra, ekonomiskt överkomliga, tillgängliga och hållbara transportsystem.

Agenda 2030 har också mål om hållbar konsumtion och produktion: delmål 12.6 innebär att uppmuntra företag att tillämpa hållbara metoder och hållbarhetsredovisning och delmål 12.7 att främja hållbara metoder för offentlig upphandling. Genom att trafiksäkerhet är en hållbarhetsfråga är det rimligt att trafiksäkerhet ingår tillsammans med andra hållbarhetsaspekter i företagens hållbarhetsarbete/-redovisning och i transportköparens kravställande. Därutöver kan man också säga att trafiksäkerhetsrisker är en relevant fråga för arbetsmiljöarbetet (delmål 8.8).



Figur 1. Trafiksäkerhet är en del i hållbarheten genom Agenda 2030 sedan 2015.

Trafiksäkerheten går i regel hand i hand med andra hållbarhetsmål. På en övergripande nivå är det främst synergier det är frågan om, även om det går att hitta exempel på motsättningar för enskilda frågor. Det innebär att verksamheter som arbetar för mer klimatsmarta resor och transporter, genom exempelvis bränslesnål körning, i regel också kan uppvisa positiva trafiksäkerhetsvinster och vice versa. Skadekostnaderna minskar och arbetsmiljön förbättras. Det går alltså att argumentera för att ekonomisk, ekologisk och social hållbarhet generellt är samverkande perspektiv.



Figur 2. Trafiksäkerhet går hand i hand med många andra hållbarhetsaspekter. Bilden är ett montage av några sådana synergier som nämndes av de företag som intervjuades av Wennberg med flera (2022a).

2.2. Hur påverkar verksamheter trafiksäkerheten?

De allra flesta verksamheter genererar transporter. Transporterna som utförs inom ramen för verksamheternas värdekedjor påverkar trafiksäkerheten. De som påverkas är såväl verksamhetens medarbetare och närmsta intressenter (till exempel leverantörer) liksom de som brukar kallas *tredje part*, det vill säga övriga trafikanter som rör sig i trafiken.

45 procent av dödsolyckorna är arbetsrelaterade

En studie genomförd av Folksam tillsammans med Trafikverket visar att 45 procent av dödsolyckorna som skedde i vägtrafiken i Sverige under 2019 var arbetsrelaterade, det vill säga att den omkomne antingen var i arbete eller på väg till/från arbetet, eller att motparten var det. För dödsfallen var det 18 procent som var arbetsrelaterade (och därmed också att betrakta som arbetsplatsolycka). Motsvarande siffra för motparterna var 62 procent. Dödsfallen var ofta så kallade tredjeparter i olyckor som involverade godstransporter med anställda förare (Kullgren med flera, 2022).

För en betydande andel av dödsolyckorna fanns en upphandlad transporttjänst eller ett upphandlat fordon. Kullgren med flera (2022) bedömer att en upphandlad transporttjänst fanns inblandad i 36 procent av dödsolyckorna (52 procent för dödsfallen och 84 procent för motparterna). Vad gäller de fordon som var inblandade var 20 procent upphandlade av en juridisk person, det vill säga ett företag, en verksamhet eller en organisation. För motparternas fordon var motsvarande siffra 69 procent.

Yrkestrafikens olycksinblandning

En samlad bild av yrkestrafikens påverkan på trafiksäkerheten ges av nedanstående tabeller som är hämtade från SOU 2021:31 och visar antalet lindrigt skadade, svårt skadade och omkomna personer i olyckor med tung lastbil, taxi respektive buss inblandad. Under 2019 omkom sammanlagt 87 personer i olyckor som kan kopplas till dessa tre trafik kategorier. Det kan förekomma vissa överlappningar i statistiken mellan de tre kategorierna.

Störst inblandning i trafikolyckor hade tung lastbil och taxibilar, men för olyckor med lastbil inblandad var det en större andel omkomna och allvarligt skadade personer jämfört med taxiolyckorna vilket beror på den svårare allvarlighetsgrad som en olycka med en stor, tung lastbil i regel medför. Det kan också vara så att dessa olyckor sker i olika hastighetsmiljöer (utanför/innanför tätort). Antal personer i olyckor med buss inblandad var färre än för övriga två kategorier, men trots det var cirka 400 personer årligen inblandade i olyckor med buss.

Tabell 1. Antal personer i olyckor med lastbil över 3,5 ton inblandad. Källa: Strada / SOU 2021:31.

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Omkomna	62	53	57	48	70	58
Svårt skadade	146	150	152	141	130	107
Lindrigt skadade	682	956	961	998	720	717

Tabell 2. Antal personer i olyckor där förare med taxilegitimation varit inblandad. Källa: Strada / SOU 2021:31.

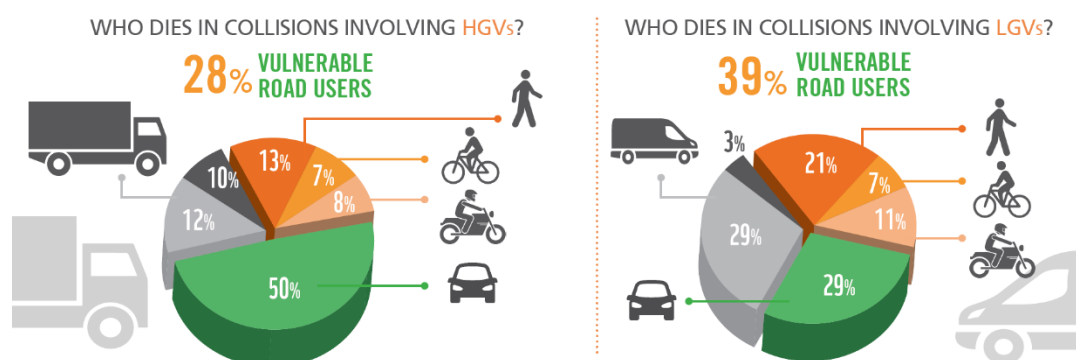
	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Omkomna	5	7	11	10	20	19
Svårt skadade	123	83	110	102	108	93
Lindrigt skadade	675	1 014	1 032	1 038	960	926

Tabell 3. Antal personer i olyckor med buss inblandad. Källa: Strada / SOU 2021:31.

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Omkomna	12	3	7	11	6	10
Svårt skadade	47	52	54	86	48	36
Lindrigt skadade	289	328	319	364	289	381

Även Trafikverkets årliga analysrapport visar på inblandningen av tung trafik i dödsolyckor. I Sverige omkom 45 personer i olyckor med tung lastbil inblandad under 2021, vilket motsvarar 21 procent av det totala antalet omkomna i vägtrafiken. I den absoluta merparten av olyckorna har motparten till lastbilen orsakat olyckan (Trafikverket Publikation 2022:093).

Analyser av godstransporternas inverkan på trafiksäkerheten har också analyserats av ETSC (2020) för 27 medlemsstater i EU samt Storbritannien. Totalt dödades 3310 personer i kollisionsolyckor som involverade tung lastbil (över 3,5 ton) och 2630 personer i kollision med lätt lastbil (under 3,5 ton) under 2018. Bilförare och oskyddade trafikanter var särskilt utsatta i dessa olyckor, se Figur 3. ETSC konstaterar också att dödsolyckorna med tung lastbil inte minskat i samma takt som andra dödsolyckor och pekar ut rekommendationer för hur trafiksäkerheten kan förbättras, se Figur 4.



Figur 3. Omkomna personer i olyckor som involverade tung lastbil över 3,5 ton (till vänster) respektive som involverade lätt lastbil (till höger). Källa: ETSC (2020).



Figur 4. Rekommendationer för hur dödsolyckor med tung och lätt lastbil inblandade kan minskas. Källa: ETSC (2020).

Förarbeteenden och fordon hos trafikanter som kör i tjänsten

En betydande andel av trafiken på vägarna utgörs av yrkestrafik som är en relevant målgrupp när det gäller insatser för ökad trafiksäkerhet. Det finns en del tidigare studier som kan vara relevanta underlag för att bättre förstå hur beteenden och fordon ser ut och skiljer sig mellan olika branscher.

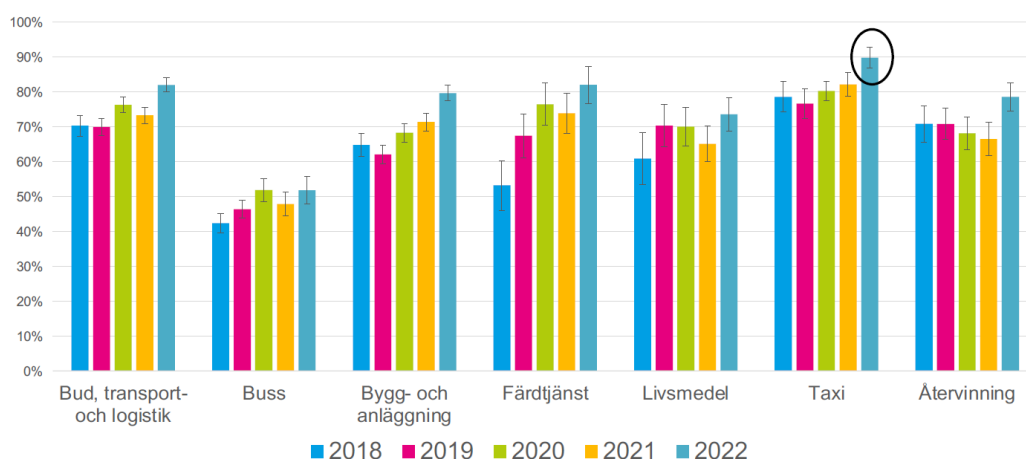
Hastighetsefterlevnad

Hastighetsefterlevnaden hos verksamheternas transporter har en direkt inverkan på trafiksäkerheten för tredje part vad gäller olycks- och skaderisk, men också indirekt genom att hastighetsbeteendet påverkar trafikrytmen generellt på vägarna. Folksam har gjort årliga mätningar av hastighetsefterlevnaden hos yrkestrafiken. Hastighet har mätts med laserpistol för fordon (personbilar, lätta lastbilar, tunga lastbilar och bussar) med företagsloggor på olika sorters vägar och gator i Storstockholm och Uppsala län. Det bör noteras att begreppet yrkestrafik egentligen endast avser ”vägtrafik där transporttjänster tillhandahålls mot ersättning” (SOU 2021:31, s. 62) vilket avser gods-, buss- och taxitrafik. Folksams mätning inkluderar även fler branscher och avser således hastighetsefterlevnaden för vägtransporter i förvärvsverksamhet.

Hastighetsmätningarna som gjordes 2022 visar att 78 procent av alla förare körde för fort. Det är en stor ökning jämfört med förra årets mätning (70 procent) och hela 20 procentenheters ökning sedan 2018. Även andelen grova hastighetsöverträdelser, det vill säga fortkörningar över 10 km/tim, har ökat något sedan förra årets mätningar, och utgör nu 26 procent. Branschen med högst andel hastighetsöverträdelser var *taxi* (90 procent) följt av

färdtjänst och bud, transport och logistik (82 procent), se Figur 5. Branschen med lägst andel överträdelser var buss (51 procent). Totalt 5088 fordon ingick i mätningen.

Företag som är certifierade enligt ISO 39001 hade en lägre andel hastighetsöverträdelser (56 procent) jämfört med icke-certifierade företag (79 procent). Andelen överträdelser har dock ökat för både företag med och utan certifiering, se Figur 6. Samtidigt är det endast sex företag i 2022 års mätning som var certifierade så denna jämförelse ger endast en indikation på betydelsen av certifiering (Folksam, 2022).



Figur 5. Andel hastighetsöverträdelser för olika branscher. Källa: Kullgren (2022).



Figur 6. Andelen hastighetsöverträdelser för företag med och utan ISO 39001-certifiering. Taxi är exkluderade. Källa: Folksam (2022).

Även Transportstyrelsens tillståndsmätningar indikerar hastighetsöverträdelser hos yrkestrafiken. Transportstyrelsen har i samarbete med Polisen genomfört tillståndsmätningar för att se hur väl yrkestrafikföretag följer krav och regler. I tillståndsmätningen 2019 konstateras att hastighetsefterlevnaden bland yrkestrafikföretag som utför godstransporter har försämrats något. När det gäller kör- och vilotider konstateras att svenska förare blivit bättre på att följa dessa regler, medan utländska förare visar upp en sämre efterlevnad. Tillståndsmätningen 2018 har fokus på buss och taxi. För bussföretagen konstateras en positiv utveckling för kör- och vilotider och teknisk beskaflenhet, medan hastighetsefterlevnaden

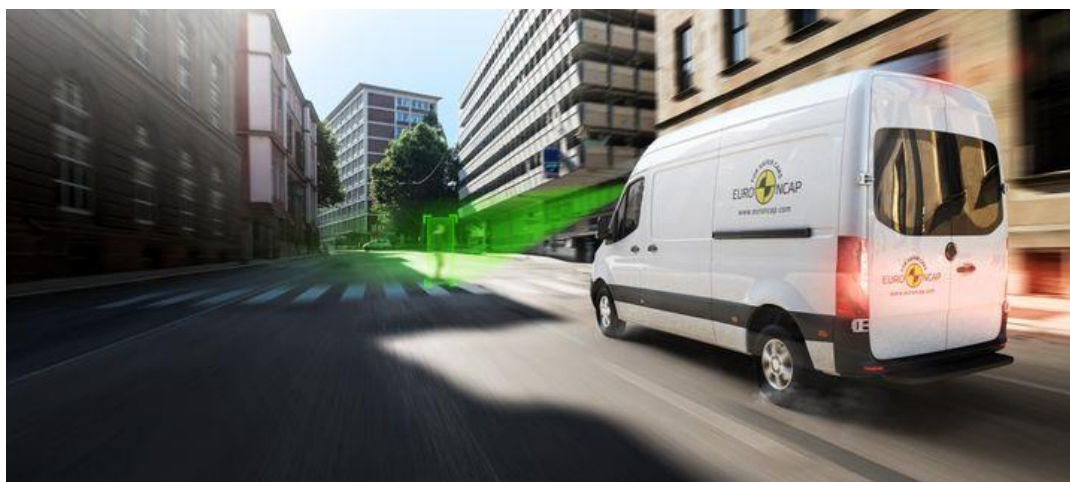
har utvecklats åt fel håll. För taxifordon har Transportstyrelsen inte haft möjlighet att följa upp hastighetsefterlevnad, utan hänvisar istället till Folksams studie från det året.

Bilbältesanvändning

Bilbältesanvändning påverkar primärt säkerheten för den som kör och inte för tredje part. Användningen av bilbälte är också ett beteende som skiljer sig mellan olika grupper av trafikanter. NTF har gjort en observationsundersökning av bältesanvändningen i landets samtliga 290 kommuner (NTF, 2021). Resultaten visar att 95,8 procent av både förarna och passagerarna i framsätet använde bälte. Bältesanvändningen var dock lägre i det som NTF kallar hantverksbilar: 87,1 procent bland förare och framsätesspassagerare. När hantverksbilar inte ingår i den totala bältesanvändningen är det 97,0 procent bland förare och vuxna passagerare i framsätet som använder bilbältet. Bältesanvändningen i mindre hantverksbilar är alltså 10 procentenheter lägre än för övriga personbilar.

Säkra fordon

Fordonens egenskaper kan ha inverkan på både förarens säkerhet och för tredje part genom hur fordonen ger stöd för förarens interaktion med andra trafikanter och hur fordonen påverkar skaderisken för oskyddade trafikanter vid kollision. Vad gäller de fordon som används i förvärvsverksamhet kan det konstateras att säkerheten är eftersatt för lätta transportbilar jämfört med personbilar. Detta är fordon av typen ”skåpbilar” som används av hantverkare, budfirmor och många andra yrkesgrupper. Transportbilarna undergår inte konsumentkrocktester i lika stor utsträckning som personbilar, och det gör att säkerhetsutvecklingen inte skyndas på. Trafikverket har dock genom Euro NCAP testat 19 olika modeller av skåpbilar för förekomsten av krockundvikande och krocklindrande system. Testerna visar att skåpbilars säkerhet ligger flera år efter personbilars.¹



Figur 7. Skåpbilar är betydligt sämre utrustade med förarstödssystem än personbilar. Foto: Euro NCAP.

¹ <https://via.tt.se/pressmeddelande/skapbilar-testas-och-sakerhetsklassas-for-forstagan-gen?publisherId=44450&releaseId=3289370>

Folksam har listat de säkraste nya transportbilarna under 3,5 ton.² Av de 41 transportbilsmodellerna klarar elva kraven för att märkas som ”bra val”. Det innebär att krocksäkerheten uppnår högsta nivå, autobroms finns tillgängligt och antisladd är standard. Folksam har också tagit fram information om hur hantverkarbilar kan lastas på säkert sätt.³

2.3. Drivkrafter hos företagen att arbeta med trafiksäkerhet

Offentliga och privata aktörer har en stor inverkan på trafiksäkerheten genom sina resor och transporter. Ur ett samhällsperspektiv är det tydligt och logiskt att ålägga verksamheter i offentlig och privat sektor ett ansvar att arbeta för ökad trafiksäkerhet. Många verksamheter gör också detta. Frågan är dock med vilka drivkrafter som företag, organisationer och myndigheter arbetar med trafiksäkerhet. Vilka är incitamenten ur ett verksamhetsperspektiv för att genomföra åtgärder för ökad trafiksäkerhet?

Det har gjorts en del studier om drivkrafter hos transportföretag att arbeta systematiskt med trafiksäkerhet. 2003 rapporterade Trivector ett FUD-projekt som innebar kartläggning av hur svenska transportföretag och andra företag med tunga transporter arbetar med trafiksäkerhet, vilka metoder/verktyg som används och om effekter (Hyllenius med flera, 2003). I ett Skyltfondenprojekt studerade Andersson & Vedung (2005) kvalitetssäkring av upphandlade busstransporter i Stockholms län, Uppsala län och Västra Götalands län. Samma forskare studerade senare på uppdrag åt Vägtrafikinspektionen drivkrafter hos transportköpare, speditörer och transportsäljare för att uppnå säkra godstransporter (Andersson & Vedung, 2008). De drivkrafter som lyfts fram i dessa studier känns i stort igen från senare års studier (till exempel NTF, 2018; Jarlegård & Lacombe, 2021; Wennberg med flera 2019a; Wennberg med flera 2022a).

Drivkrafterna kan utgöras av företagens egna incitament för att åstadkomma trafiksäkerhetsförbättringar (interna drivkrafter) eller av den styrning som kan komma från andra aktörer (externa drivkrafter). De drivkrafter som finns för att arbeta för ökad trafiksäkerhet handlar i stort sett om följande enligt tidigare studier:

- ▷ **Kundkrav** – att det finns en marknad för trafiksäkra transporter genom att krav ställs lyfts fram av otaliga studier som en mycket viktig drivkraft för företagens trafiksäkerhetsarbete. Många företag arbetar med trafiksäkerhet även utan att premieras av det, men i vissa fall är kundernas krav den enda drivkraften för arbetet med trafiksäkerhet, kvalitet och miljö. För att upphandlingskrav ska vara trovärdiga och göra skillnad är det även viktigt att kraven följs upp.
- ▷ **Varumärke** – för många företag finns det ett värde i sig att visa samhällsansvar och agera etiskt och ansvarstagande. Stora företag är enligt tidigare studier mer angelägna om att bygga upp sitt varumärke än mindre företag, men även mindre företag som verkar lokalt vill uppfattas positivt. Varumärkesstrategin kan dels handla om att

² <https://www.folksam.se/forsakringar/bilforsakring/kopa-bil/folksams-transportbillista>

³ <https://www.folksam.se/forsakringar/bilforsakring/trafikforskning/hantverksbilar-krocktest>

undvika negativ publicitet (indirekt varumärkesstrategi) eller kan det handla om en vilja att förknippas med trafiksäkerhet (direkt varumärkesstrategi). En indirekt varumärkesfrågan för trafiksäkerheten är vanligare hos företagen.

- ▷ **Hållbarhetspaketering** – att utgå från de synergier som finns mellan trafiksäkerhet och andra hållbarhetsaspekter och koppla samman arbetet med trafiksäkerhet, miljö och arbetsmiljö. Eftersom miljö är en viktig drivkraft i företagen främjas trafiksäkerhet när den paketeras med miljöfrågan – ”vi tänker miljö och får trafiksäkerhet” är ett vanligt synsätt i företagen. När det gäller arbetsmiljö har arbetsgivare också ett ansvar att identifiera och hantera risker. Att arbeta med trafiksäkerhet, miljö och arbetsmiljö ger i regel också en ekonomisk besparing.
- ▷ **Ledarskapet** – företagsledningen har en avgörande roll för företagets trafiksäkerhetsarbete. Ledarskapet formulerar mål och argument som kommuniceras till medarbetarna. I en förändringsprocess är det viktigt också att få med sig eldsjälar och ledarskapet har då ett ansvar att ta hand om dessa personers engagemang. Ledarskapet ser till att åtgärder genomförs, uppföljning görs och trafiksäkerhetsarbetet fullföljs.
- ▷ **Systematiskt arbetssätt och ledningssystem** – när trafiksäkerhetsfrågorna integrerats i företagets ledningssystem eller motsvarande kvalitetssäkringssystem kan detta komma att utgöra en mycket viktig drivkraft för trafiksäkerhetsförbättringar utifrån ett systematiskt arbetssätt. Generellt är ett systematiskt arbetssätt en betydande drivkraft.
- ▷ **Säkerhetskultur** – involvering av medarbetare är viktigt för att bygga gemensamma värderingar i förhållande till säkerhet. Grundläggande i byggandet av säkerhetskultur på en arbetsplats är att skapa rutiner för gemensamma diskussioner mellan ledning och medarbetare kring arbetsrelaterade risker. Detta skapar en ökad medvetenhet i företagets olika led. Det behövs tydliga rutiner för till exempel avvikelserapportering med en enkelhet och så lite ”pappersarbete” som möjligt. Avvikelsehantering behöver breddas till att mer handla om risker i trafiken och konsekvenser av dåliga/felaktiga beställningar, och inte enbart handla om till exempel fordonsfel.

När frågan om anledningar att arbeta med trafiksäkerhet ställdes i en enkät till olika typer av transportföretag blir det tydligt att kundkrav, image och arbetsmiljökrav var de viktigaste drivkrafterna. Intervjuer med branschorganisationer bekräftade samma bild (Wennberg med flera, 2019a). I slutändan handlar drivkrafterna om **affärsnytta** genom att trafiksäkerhetsengagemanget svarar mot kundkrav och ger konkurrensfördel eller är en imagefråga i förhållande till både kunder och medarbetare. Det kan även finnas inre drivkrafter där ansvaret för trafiksäkerheten svarar mot den moral eller ideologiska övertygelse som företaget och dess företrädare har i förhållande till medarbetare och/eller samhället (Wennberg med flera, 2022a).

2.4. Olika trafiksäkerhetsingångar för verksamheter

Det finns flera olika sätt för en verksamhet att arbeta med och påverka trafiksäkerheten, såväl för medarbetare som för tredje part. Verksamheter med särskilt stor trafiksäkerhetspåverkan är transportföretagen, det vill säga lastbilsåkerier, bussföretag, taxiföretag och budfirmor. Många verksamheter genererar resor och transporter utan att vara transportföretag. Det finns flera exempel på företag utanför transportbranschen, liksom myndigheter, som utför olika typer av godstransporter i egen regi med sina egna fordon och förare. I företag inom bygg- och servicebranschen, bland säljare och i hemtjänsten gör medarbetarna en stor mängd resor i tjänsten mellan arbetsställen, brukare och kunder. För dessa resor och transporter finns ett arbetsgivaransvar och i många fall ska trafiksäkerhetsrisker beaktas i det systematiska arbetsmiljöarbetet.

Offentliga myndigheter och privata företag köper transporter, eller varor och tjänster som genererar transporter. Genom att ställa trafiksäkerhetskrav har transportköparna möjlighet att påverka leverantörernas sätt att köra och vilka fordon de använder. Kravställandet är grunden i kvalitetssäkring av transporter. Samtidigt visar studier att den trafiksäkerhetspotential som finns genom kravställandet till stor del är outnyttjad.

Beroende på typ av verksamhet är olika sätt att arbeta med trafiksäkerhet relevanta, se Figur 8. I detta avsnitt ges en översikt för fem huvudsakliga sammanhang: (1) krav vid inköp och upphandling, (2) systematiskt trafiksäkerhetsarbete, (3) tjänsteresor, (4) systematiskt arbetsmiljöarbete och (5) hållbarhetsarbete/-redovisning. Avsnittet ger också exempel på metoder, verktyg och processtöd som finns i dessa sammanhang.

Roll / inriktning	Krav vid inköp och upphandling	Systematiskt trafiksäkerhetsarbete	Tjänsteresor	Systematiskt arbetsmiljöarbete	Hållbarhetsarbete/-redovisning
Arbetsgivare Anställdas resor i tjänsten	●	●	●●	●●	●
Transportutförare Transporter i egen regi	●	●●	●	●●	●●
Transportköpare Kravställande vid köp av transporter	●●				●

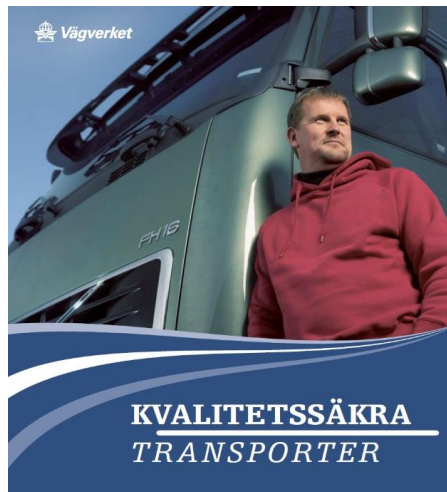
Figur 8. Olika sätt att arbeta med och påverka trafiksäkerheten för verksamheter.

Krav vid inköp och upphandling

Både offentliga myndigheter och privata företag kan ställa trafiksäkerhetskrav på transportutförare (eller på leverantörer vars verksamhet genererar resor och transporter) och följa upp att krav efterlevs. Kravställandet är grunden för kvalitetssäkring av transporter. Samtidigt finns det flera studier som visar att kravställandet kan bli betydligt bättre.

Vägverkets arbete med kvalitetssäkring av transporter

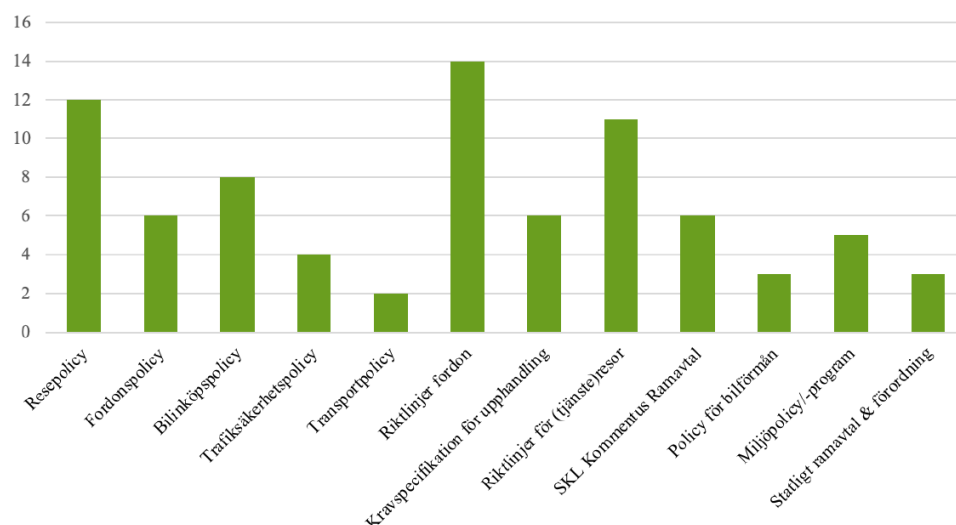
Kravställande är grunden för kvalitetssäkring av transporter. Regeringen pekade 1999 ut ”kvalitetssäkring av transporter” i 11-punktprogram för ökad trafiksäkerhet vars genomförande infördes som mål i Vägverkets regleringsbrev. Kvalitetssäkring av transporter bedrevs då av Vägverket som ett gemensamt trafiksäkerhets- och miljöprojekt som en del i sektorsarbetet, men Vägtrafikinspektionens utvärdering 2004 menar att det fanns en tyngdpunkt på miljösidan. Vägverket gjorde under 2000-talet flera utredningar och finansierade studier om miljö- och trafiksäkerhetskrav vid upphandling och kvalitetssäkring av transporter, till exempel om andel transportköpare som ställer krav (Vägverket Publikation 2008:141), jämförelser av upphandlingskrav inom miljö och trafiksäkerhet (Vägverket Publikation 2008:142) och om alkohol och ISA för kvalitetssäkring av transporter (Trafikverket Publikation 2011:114).



Stor outnyttjad trafiksäkerhetspotential genom kravställandet

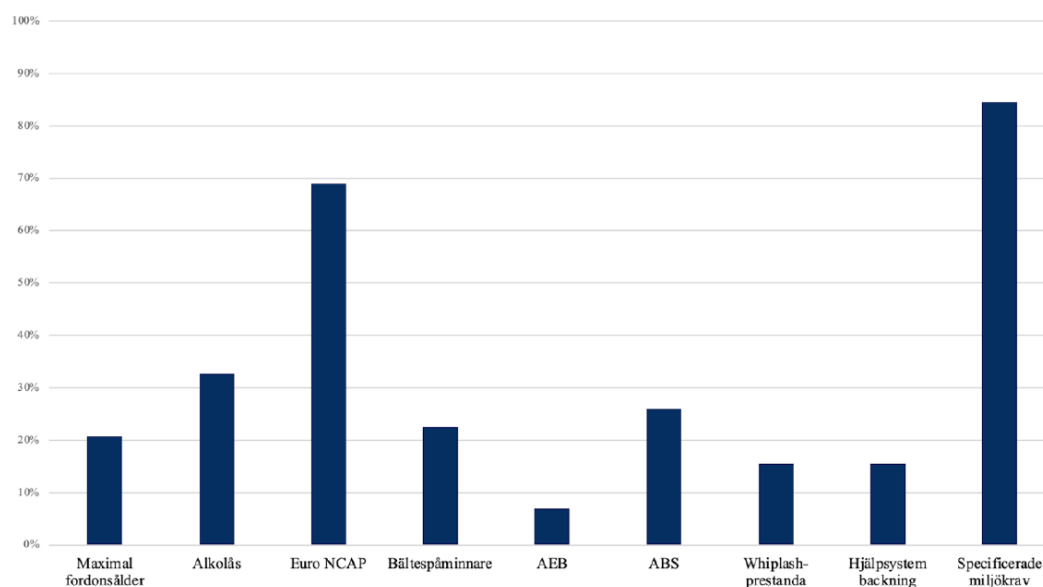
Genom att transportköpare ställer trafiksäkerhetskrav vid upphandling av transporter finns stor möjlighet att påverka trafiksäkerhetsutvecklingen, både i Sverige och globalt. Trots att frågan om kravställande har varit på tapeten i många år, är det långt ifrån alla företag och myndigheter som ställer trafiksäkerhetskrav och den trafiksäkerhetspotential som finns genom kravställandet är fortfarande outnyttjad till stor del.

63 procent av alla nyregistrerade fordon ägs av en juridisk person enligt statistik från BIL Sweden presenterad av Jarlegård & Lacombe (2021). De krav som ställs på fordonen är därför av stor relevans för trafiksäkerheten. En kartläggning av vilka trafiksäkerhetskrav som inkluderas i fordonsrelaterade styrdokument för ett hundratal organisationer i offentlig och privat sektor har gjorts i ett examensarbete av Jarlegård & Lacombe (2021) där Folksam medverkade. Figur 9 ger en översikt av vilka typer av fordonsrelaterade styrdokument som analyserats.

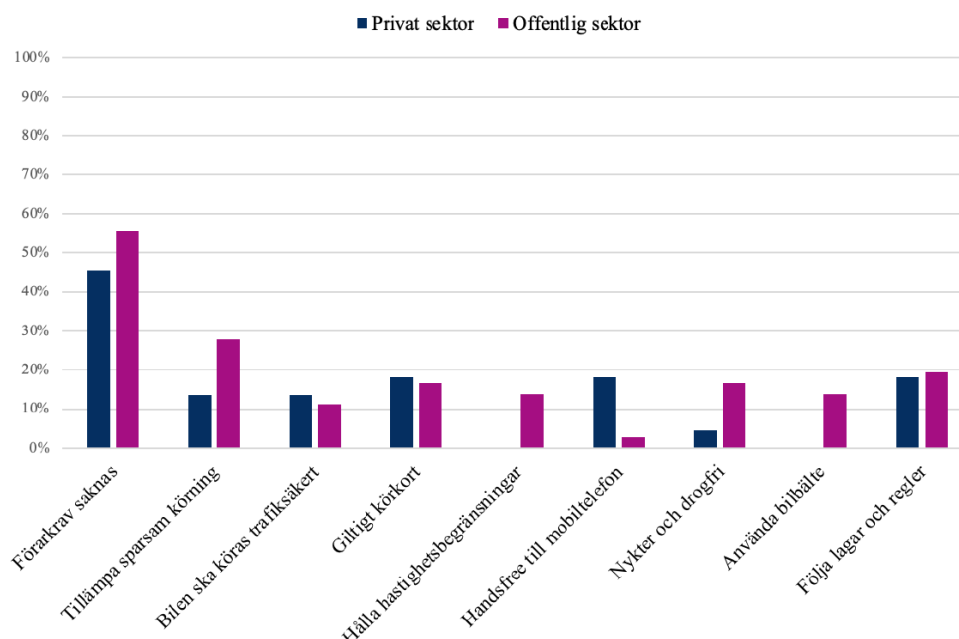


Figur 9. Översikt för de olika typer av fordonrelaterade styrdokument som studerats av Jarlegård & Lacombe (2021). Totalt rör det sig om en kartläggning av dokument i ett hundratal organisationer.

Studien visar att svenska organisationer i nuläget lägger större fokus på att ställa miljömässiga krav snarare än trafiksäkerhetskrav på de fordon som köps in (eller leasas) till organisationen. Specifierade miljökrav är det vanligaste förekommande kravet och återfinns i 84 procent av styrdokumenterna, se Figur 10. Kopplat till fordonssäkerhet så är Euro NCAP det vanligaste kravet och något slags krav på betyg i Euro NCAP återfinns i 69 procent av de styrdokument som påverkar fordon som används i verksamheten. Utöver krav på fordon kan krav ställas på föraren som brukar fordonet, se Figur 11.



Figur 10. Hur vanligt förekommande olika kravställningar var i styrdokument (Jarlegård & Lacombe, 2021).



Figur 11. Förekomst av förarkrav i styrdokument (Jarlegård & Lacombe, 2021).
 Kommentar: SKL Kommentus heter Adda Inköpscentral AB sedan 2021.

Även ETSC uppger att “grön upphandling” har en helt annan status än “säker upphandling” och är dessutom högre prioriterat i EU. Grön upphandling ses idag som ett sätt för att driva på innovation och förse företag med starka incitament för att utveckla miljövänliga produkter. Säkerhet ges inte samma utrymme inom upphandling, men om det fick samma status så finns det goda möjligheter att samma typer av konsekvenser skulle kunna uppnås även inom säkerhet (ETSC, 2015).

Intervjuer med företagen i Jarlegård & Lacombes studie visar att *ekonomi* kan ha avgörande roll i fordonsfrågan, såväl för privata som offentliga organisationer, vilket i vissa fall har en negativ inverkan på möjligheten att inkludera och implementera miljö- och säkerhetskrav. *Image* är också en faktor som spelar in när en organisation väljer att kravställa. Sociala och miljömässiga initiativ uppskattas av intressenter och kan gynna organisationen ekonomiskt. Det kan också finnas en *förväntan* på offentliga myndigheter att i högre grad agera etiskt och moraliskt korrekt och vara ett gott exempel. Studien visar också att offentlig sektor i större utsträckning ställer fordonskrav. Dock är det mindre förekommande i den offentliga sektorn att styrdokument innehåller förarkrav.

Kraven som ställs på trafiksäkerhet kan i många fall vara föråldrade. Till exempel ställs krav på ABS-bromsar även om dessa system är standard sedan länge och inte nödvändiga att kravställa. Jarlegård & Lacombes intervjuer visar att de fordonsrelaterade styrdokumenten utformas i de flesta fall helt internt, vanligtvis genom att ett utkast tas fram för att sedan skickas till berörda remissinstanser inom organisationen. Ofta är det också skattelagstiftning och interna miljömål som är utgångspunkten. Att ta hjälp av extern kompetens för att formulera fordonskraven är ytterst ovanligt. Intervjuerna visar även att de krav som ställs följs upp vid upphandling men sällan därefter.

Kommuners kravställande

I vilken omfattning som kommuner ställer krav på säkra fordon, resor och transporter har undersökts genom en enkätundersökning där 67 av de 290 kommunerna deltog (Wennberg med flera, 2019b). Den låga svarsfrekvensen indikerar att det var svårt att hitta rätt kontaktpersoner hos kommunerna och att många kommuner hade svårt att svara på frågor om vilka krav de ställer. Undersökningen visar att ett flertal kommuner ställer trafiksäkerhetskrav inom person- och godstransporter, men långt ifrån alla följer upp kraven som ställs. Kommunerna uppvisar som sagt också en osäkerhet i vilka krav som ställs. Följande konstateras också bland de 67 kommuner som deltog i studien:

- ▷ Tre av fyra kommuner har resepolicy eller liknande riktlinjer som anger arbetsgivarens syn på trafiksäkerhet vid medarbetarnas tjänsteresor. Bara var tredje av dessa följer upp kraven som ställs i resepolicyen.
- ▷ Tre av fyra kommuner ställer alltid trafiksäkerhetskrav på sina egna personbilar, men endast hälften av dessa följer även upp kraven.
- ▷ Mer än hälften av kommunerna ställer alltid trafiksäkerhetskrav på person- och godstransporter, oavsett om den är egen eller upphandlad.
- ▷ Mer än hälften av kommunerna ställer krav på att leverantörer av transporter kan uppvisa systematiskt trafiksäkerhetsarbete genom certifiering enligt ISO 39001 eller genom att följa en branschstandard. Detta görs oftare för godstransporter.
- ▷ Nykterhet följt av bältesanvändning får störst fokus i kommunernas kravställande, medan relativt få ställer krav på att det finns hastighetsstyrningssystem i fordonen.
- ▷ Av de kommuner som ställer trafiksäkerhetskrav, följer endast runt hälften upp kraven.

Stöd och vägledning för verksamheter

Både offentliga myndigheter och privata transportköpare kan använda sig av det stöd som ges genom **Fair Transport** som riktar sig till transportköpare som vill upphandla hållbara transporter utifrån trafiksäkerhet, arbetsmiljö och klimat, se exempelruta nedan. Det finns också en vägledning för transportköpare framtagen av Länsstyrelsen i Västmanlands län och Länsstyrelsen i Södermanlands län som presenteras på Fair Transports webbplats, men denna avser endast klimatsmarta transporter (se Figur 13 i nästföljande avsnitt).

När det gäller fordonskrav är **förordning (2020:486) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar**⁴ styrande för statliga myndigheter. Enligt förordningen ska myndigheterna årligen redogöra för Transportstyrelsen för sina inköp och leasing av bilar samt upphandlingar av bilhyra och taxiresor under det föregående kalenderåret. Det ska framgå vilka avsteg som har gjorts från miljö- och trafiksäkerhetskraven samt vilka särskilda skäl som har motiverat dessa. Statliga myndigheter kan avropa bilar från de statliga ramavtal som **Statens inköpscentral vid Kammarkollegiet** tillhandahåller.

2021 års uppföljning av myndigheters bilar visar att totalt har 512 bilar köpts in eller leasats av statliga myndigheter under 2021, varav 389 är personbilar och 123 lätta lastbilar.

⁴ https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-2020486-om-miljo--och_sfs-2020-486

Transportstyrelsens uppföljning av trafiksäkerhetskrav avser endast förekomst av alkohol, men förordningen avser även krav på krockskydd och kollisionundvikande system. Uppföljningen 2021 konstaterar att andelen nyförvärvade bilar utrustade med alkohol har sjunkit sedan tidigare år, samtidigt som inga av de bilar som saknar alkohol har godtagbara skäl till avsteg (Transportstyrelsen, 2022).

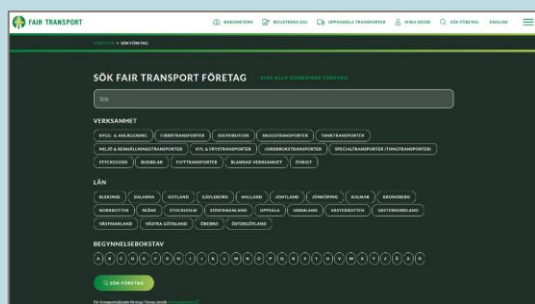
För kommuner och regioner finns inte motsvarande lagkrav. Det blir upp till varje kommun eller region att ställa krav vid upphandling av fordon, även om de också kan ta utgångspunkt i den statliga förordningen. **Adda Inköpscentral** (tidigare SKL Kommentus Inköpscentral) tillhandahåller ramavtalet Fordon 2022⁵. Avtalet omfattar personbilar och transportfordon och ställer krav på både miljö och säkerhet. För trafiksäkerhet avser kraven krockskydd utifrån Euro NCAP (vuxenskydd, fotgängarskydd och whiplashskydd). Krav ställs även på att samtliga fordon ska kunna utrustas med ISA och alkohol.

Stöd till transportköpare genom Fair Transport

Det finns stöd att få som transportköpare genom Fair Transport som är transportnäringens hållbarhetscertifiering av godstransporter på väg. Syftet med Fair Transport är att lägga grunden för en mer hållbar transportsektor utifrån trafiksäkerhet, arbetsmiljö och klimat och att skapa förutsättningar för mer sund konkurrens där seriösa aktörer främjas. Bakom Fair Transport står Sveriges Åkeriföretag och Transportföretagen där bland annat Sveriges Bussföretag finns med.



På Fair Transports webbplats kan man söka efter företag i Sverige som är certifierade med Fair Transport. Hänvisning görs till motsvarande webbplats i Norge.



⁵ <https://www.adda.se/upphandling-och-ramavtal/vara-ramavtal-och-upphandlingar/ramavtal-och-avtalskategorier/forдон/fordon-2022/fordon-2022/>

Systematiskt trafiksäkerhetsarbete

Flera av transportutförarna arbetar systematiskt med trafiksäkerhet. Ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete innebär ett långsiktigt arbetssätt som innefattar ständiga förbättringar genom analys, planering, genomförande av åtgärder, uppföljning och så vidare. Detta kan göras utifrån ledningssystemstandarden för vägtrafiksäkerhet (ISO 39001) eller med stöd i någon av de branschgemensamma standarder för trafiksäkerhetsarbete som finns.

Systematiskt trafiksäkerhetsarbete med ISO 39001

Sedan 2012 finns en ledningssystemstandard för vägtrafiksäkerhet som standardiserar och systematiserar arbetet med trafiksäkerhet, **ISO 39001**. ISO 39001 bygger sitt innehåll kring ansvar, insikt och indikatorer. *Ansvar* innebär att högsta ledningen inom organisationer måste tydliggöra ansvarstagande, ledarskap, planering och angreppssätt. *Insikt* innebär att användarna måste göra sig en bild av hur de påverkar och påverkas av trafik och trafiksäkerhet. *Indikatorer* innebär att användarna måste sätta upp indikatorer för trafiksäkerhet som kan mätas och följas upp. Dessa indikatorer benämns trafiksäkerhetsfaktorer och det är upp till användaren att välja trafiksäkerhetsfaktorer där verksamheten har störst påverkan.

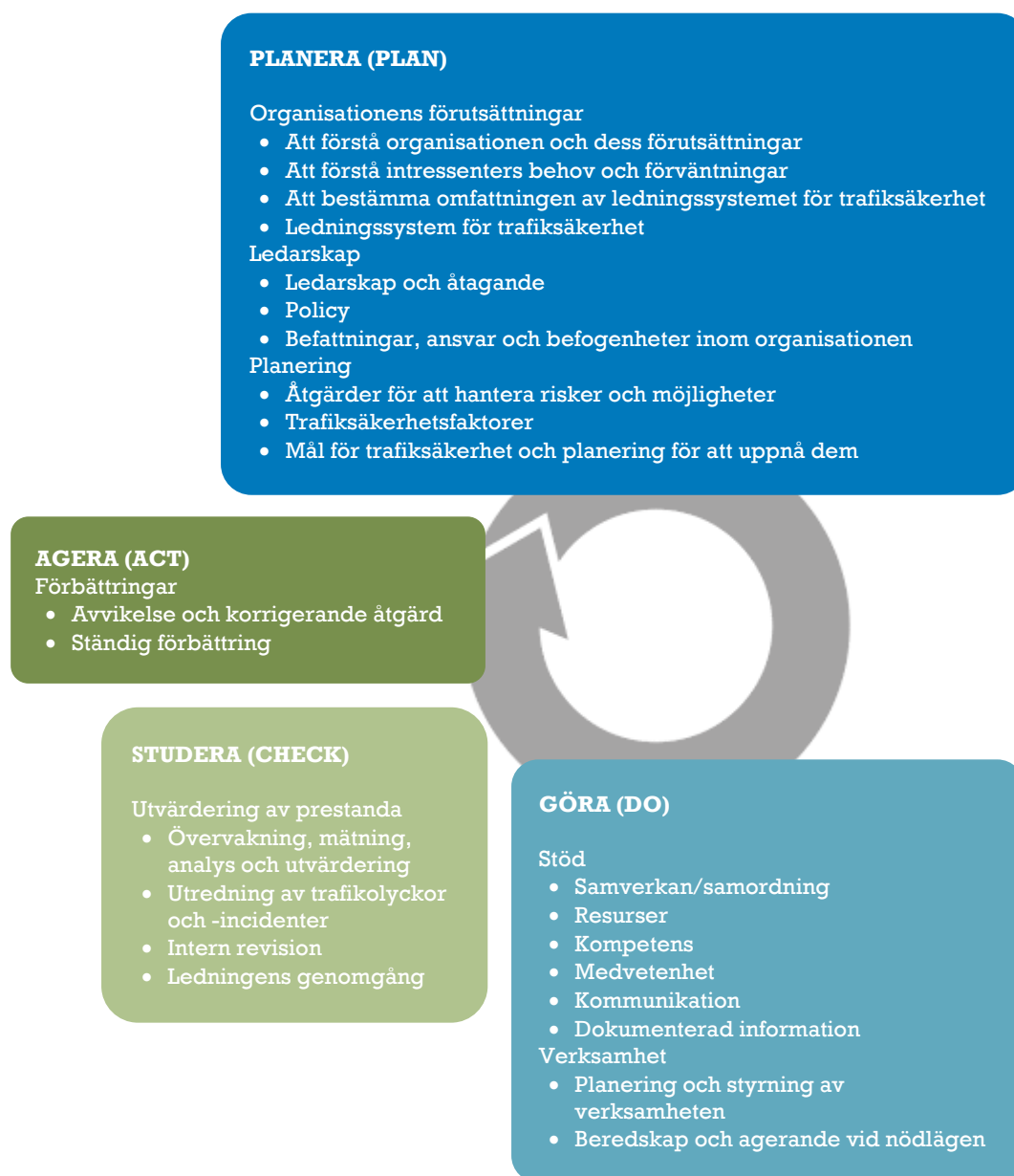
ISO 39001 definierar inte något specifikt och slutgiltigt resultat som måste uppfyllas. Standarden bygger istället på PDCA-metodiken som är ett arbetssätt för kontinuerlig förbättring och utveckling. Beståndsdelarna i ISO 39001 är sorterade utifrån *planera (plan)*, *göra (do)*, *studera (check)* och *agera (act)*, se Figur 12.

Få företag är certifierade enligt ISO 39001

Även om ISO 39001 funnits som standard i snart tio år, är det inte så många organisationer som är certifierade enligt standarden ännu. Enligt webbplatsen www.certifiering.nu finns det 27 företag med ackrediterade certifieringar med ISO 39001 i Sverige med sammanlagt 79 arbetsställen (2022-08-17). Att det inte är fler kan bero på att det inledningsvis dröjde ett tag innan det fanns ackrediterade certifieringsorgan, men det beror också på att efterfrågan hos transportköparna varit relativt låg (NTF, 2018).

I Sverige är det myndigheten Swedac som har mandat från regeringen att vara ackrediteringsorgan. Swedac ansvarar för att utfärda ackreditering för de certifieringsorganisationer som väljer att erbjuda denna tjänst. Enligt Swedacs webbplats (2022-08-17) är fyra företag ackrediterade certifieringsorgan för ISO 39001.

Det finns också certifieringsorganisationer som erbjuder certifiering utan ackreditering, men dessa certifieringar är svårare att få uppgifter om. Den största aktören har varit Sveriges Åkeriföretag och har utfärdat över 100 "icke-ackrediterade" ISO 39001-certifieringar. Numera hänvisar dock Sveriges Åkeriföretag till Scandinavian Business Certification AB som tar över Sveriges Åkeriföretags certifieringar och erbjuder ackrediterad ISO-certifiering mot ISO 9001 (Kvalitet), 14001 (Miljö), 39001 (Trafiksäkerhet) och 45001 (Arbetsmiljö).



Figur 12. Översikt för beståndsdelarna i ledningssystem för vägtrafiksäkerhet, ISO 39001. Standarden bygger på den så kallade PDCA-metodiken (Plan-Do-Check-Act) som är ett arbetssätt för kontinuerlig förbättring och utveckling. Bildkälla: Wennberg med flera (2019b).

Erfarenheterna från certifiering med ISO 39001

Många av de företag som har certifierat sig i trafiksäkerhet enligt ISO 39001 ser en stor nytta med det. I en studie av NTF (2018) intervjuades tio företag som certifierats genom ett ackrediterat företag eller genom Sveriges Åkeriföretag. Företagen har i de flesta fall varit certifierade i kvalitet (ISO 9001) och/eller miljö (ISO 14001) innan man certifierades i ISO 39001. Beslutet att certifiera sig har för flera av de intervjuade företagen berott på att kunder ställt krav eller att det varit ett krav vid upphandling. Detta krav har dock främst gällt miljöcertifiering, men även kvalitetscertifiering, och enbart för något företag trafiksäkerhetscertifiering. De flesta företagens uppfattning är att ISO 39001-certifieringen

är ganska okänd i Sverige, i motsats till certifieringarna i kvalitet och miljö som har funnits längre och berör fler företag.

Genom certifieringen i ISO 39001 har företagen blivit tydligare med att kommunicera trafiksäkerhet till sina anställda. I certifieringen finns rutiner för hur verksamheten ska fungera vid olika tillfällen vilket också ger en tryggare och bekvämare arbetsmiljö. Certifieringen bidrar till att bra trafiksäkerhetssystem väljs när nya fordon köps in, vilket också påverkar arbetsmiljön positivt. I fordonen finns ofta flera tekniska stödsystem som kan hjälpa föraren att köra trafiksäkert. Många av företagen har system som hjälper föraren att planera sin körning och som mäter körsätt. Mätningarna följs upp kontinuerligt och kommuniceras till föraren. Inom standarden finns ett antal trafiksäkerhetsfaktorer som företagen måste beakta.

Certifieringen i ISO 39001 bidrar också till att trafiksäkerheten aldrig tappar fokus, när vardagen och den ekonomiska verkligheten annars skulle kunna göra att man prioriterar fel. Flera av företagen hade redan ett utvecklat trafiksäkerhetsarbete och certifieringsprocessen har mer handlat om att anpassa sitt arbetssätt och säkerställa att man uppfyller standardens kriterier. Genom certifieringen får företagen ett mer strukturerat arbetssätt, mer ordning och reda, och en röd tråd genom allting. Man får en större insikt i hur olika saker påverkar varandra, till exempel hur stress påverkar skadestatistiken. Allt går mycket snabbare och enklare när rutiner finns, och dokumentation finns kvar av sådant som man annars skulle glömt. Det systematiska arbetssättet gör också att man hittar kostnadsfördelar. Genom att vara certifierad och köra trafiksäkert minskar kostnader för skador på personal och fordon.

Flera intervjuade företag nämner att man ser certifieringen som en affärsnytta och konkurrensfördel. Andra företag nämner att det inte ger något extra mervärde med ISO 39001, att man inte får bättre avtal eller bättre betalt. Att vara certifierad i både kvalitet, miljö och trafiksäkerhet upplevs dock som en goodwill för företaget. Sammanfattningsvis upplevs att certifieringen ger ett tydligt ställningstagande för trafiksäkerhet vilket mottas positivt av medarbetare, kunder, myndigheter och andra intressenter. Certifieringen leder till en större trafiksäkerhet och en bättre arbetsmiljö för personalen vilket är mycket viktigt. Kvaliteten höjs på företaget och man blir också en mer attraktiv arbetsgivare.

För att få fler företag att certifiera sig är det angeläget att det ställs krav om ISO 39001 i upphandlingar. Trafikverket, Transportstyrelsen och andra myndigheter borde marknadsföra ISO 39001-standarderna mer, menar NTF. På så vis blir standarderna mer kända och transportköpare börjar ställa krav i upphandlingar. Vikten av marknadsföring och kravställande lyfts också fram i andra studier, se till exempel SÅ rapport 2012, Atterlord (2013) och Classon & Sahlqvist (2013).

Branschgemensamma standarder

Det finns också branschgemensamma standarder för ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete, till exempel åkeribranschens **Fair Transport** för mer klimatsmarta, trafiksäkra och socialt ansvarstagande transporter, se exemplruta nedan.

Det förekommer även initiativ från myndigheter på regional nivå, men då i huvudsak kopplat till klimatsmarta transporter och inte trafiksäkerhet. Ett exempel är Länsstyrelsen i Västmanlands län respektive Södermanlands län som tillsammans med Sveriges Åkeriföretag tagit fram vägledningar för mer hållbara godstransporter för *transportköpare* respektive *transportsäljare*, se Figur 13. Utgångspunkten är att det är avgörande för att minska utsläppen att åkerier och köpare av godstransporter arbetar tillsammans under förtroendefulla former och med långsiktiga perspektiv. Tanken med vägledningarna är att inspirera båda målgrupperna att vidareutveckla sitt arbete för mer hållbara godstransporter.



Figur 13. Vägledningar för mer hållbara godstransporter riktade till transportköpare respektive transportsäljare. Fokus ligger på klimatsmarta resor och vägledningarna avser i dagsläget inte trafiksäkerhet. Vägledningarna finns att ladda ner via Fair Transports webbplats⁶ och hos nämnda länsstyrelser.

Inom taxibranschen tillhandahåller Svenska Taxiförbundet en certifiering för **Säker Grön Taxi** som är ett kvalitets- och miljöledningssystem utvecklat specifikt för taxi. Det följer grunderna för ISO 14001 (miljö) och hjälper taxiföretag att styra mot en hög och jämn kvalitet med en minimal miljöpåverkan. Anslutning kan ske antingen till trafiksäkerhets- och kvalitetsdelen *Säker Taxi* eller till miljödelen *Grön Taxi* (eller båda). Enligt förbundets webbplats⁷ är 12 taxiföretag certifierade med en eller båda delarna (2022-08-17).

⁶ <https://fairtransport.se/om-fair-transport/informationmaterial/>

⁷ <https://www.taxiforbundet.se/om-oss/saker-gron-taxi/>

Fair Transport: Hållbarhetscertifiering av transporter

Sveriges Åkeriföretag och Transportföretagen står bakom Fair Transport, en plattform som ska hjälpa transportköpare att välja rätt och stärka seriösa, ansvarstagande åkeriföretag. Fair Transport täcker flera ansvarsområden: arbetsmiljö, miljö och klimat samt trafiksäkerhet. Följande krav ställs på företag vad gäller trafiksäkerhetsansvar:

- ▷ Har en trafiksäkerhetspolicy
- ▷ Följer upp och utbildar utifrån sin trafiksäkerhetspolicy
- ▷ Har rutiner för att service och besiktnings görs kontinuerligt
- ▷ Följer upp tillbud/olyckor/skador relaterade till trafiksäkerhet
- ▷ Har anpassade checklistor för säkerhetskontroll av fordon och förare
- ▷ Har rutiner för felanmälningar på fordon
- ▷ Följer upp hastighetsöverträdelser och vidtar åtgärder
- ▷ Kan presentera årliga mål och utfall från året innan

Ett Fair Transport-företag kan också presentera vilka ISO-standards företaget följer, om det tas hänsyn till trafiksäkerhet vid transportplanering samt om vägarbetsordningen och kör- och vilotider följs upp regelbundet och åtgärdas vid behov. Man kan också fylla i vilka system för uppföljning som företaget använder sig av.

Enligt Fair Transports webbplats⁸ är 314 företag anslutna till Fair Transport vilka tillsammans har 7431 fordon och 15 390 anställda (2022-08-15).



⁸ <https://fairtransport.se/>

Systematiskt trafiksäkerhetsarbete i kommuner

Även kommuner är en viktig aktör i trafiksäkerhetsarbetet. Kommuner har flera påverkansmöjligheter när det gäller trafiksäkerhet: som *väghållare* genom kommunal trafik- och samhällsplanering, som *kravställare* vid drift och underhåll samt byggsleden liksom för egna och upphandlade fordon, resor och transporter, som *påverkare* gentemot medborgare, och så vidare. I ett Skyltfonden-finansierat projekt som utforskade hur ISO 39001 kan tillämpas i en kommunal verksamhet identifierades olika roller, se Tabell 4.

Tabell 4. Roller i trafiksystemet som identifierades för trafikkontoret i Göteborg i ett Skyltfonden-finansierat projekt om hur ISO 39001 kan tillämpas av en kommunal väghållare. Källa: Mattsson (2013).

Väghållare	Upphandlare
Rollen som väghållare har stor påverkan på trafiksäkerheten genom: ➔ Tillgodose behov av infrastruktur: ny- eller ombyggnad av infrastruktur, drift och underhåll av infrastruktur samt samråd. ➔ Myndighetsutövning: lokala trafikföreskrifter, parkeringstillstånd, dispenser, markupplåtelser, evenemangstrafik osv.	Rollen avser de fall av upphandling där trafikkontoret själva äger hela frågan. ➔ Upphandling av varor: spårvagnar, tjänstecyklar och skyddsutrustning. ➔ Upphandling av tjänster: konsulter, entreprenörer, kollektivtrafik (tillköp), parkeringsövervakning och flyttning av fordon osv.
Kravställare	Påverkare
Rollen avser krav som kan ställas på upphandlingar i andra delar av kommunen och som arbetsgivare. ➔ Kravställare externt: stadens egna fordon, tjänstecyklar, stadens upphandlare transporter och kollektivtrafik. ➔ Arbetsgivarekrav: respolicy och egen utbildning i trafiksäkerhet.	Rollen avser de arbetsuppgifter som handlar om information, kommunikation och marknadsföring av olika slag, till exempel rörande förändring av resbeteenden, säkra beteenden i trafiken, undervisningsmaterial till skolor, foldrar och resor till/från arbetet.

Ända sedan Nollvisionens införande 1997 har trafiksäkerhetsarbetet i kommunerna varit i fokus och behovet av systematik i trafiksäkerhetsarbetet på lokal nivå är tydligt för att trafiksäkerhetsmålen ska uppnås. 2004 utvecklade SKL (numera SKR) en metod som hjälper kommuner att kvalitetssäkra trafiksäkerhetsarbetet: **trafiksäkerhetsrevisionen** (Lindberg med flera, 2004). Trafiksäkerhetsrevisionen belyser kommunens olika påverkansmöjligheter och en del handlar om krav på egna och upphandlade fordon, resor och transporter. Trafiksäkerhetsrevisionen förvaltas av SKR⁹ och tillämpas fortfarande av kommuner, även om tillämpningen var betydligt mer utbredd genom de stöd och ekonomiska incitament som gavs genom Vägverkets sektorsansvar. SKR har under 2022 initierat en översyn och omarbetning av trafiksäkerhetsrevisionen.

Teknikstöd för uppföljning

De teknikstöd som numera finns underlättar uppföljningen av olika trafiksäkerhetsfaktorer, inte minst hastighetsefterlevnaden för verksamheters transporter. RISE har gjort en sammanställning av olika teknikstöd för hastighetsefterlevnad hos yrkestrafiken (Habibovic med flera, 2019). De har också gjort studier som visar att flera transportföretag har teknisk utrustning i sina fordon som på ett eller annat sätt adresserar hastighetsefterlevnad. Hastighetsregulatorer är vanligt förekommande i tunga lastbilar och bussar, och behöver enligt lag finnas i sådana fordon för att begränsa deras maximala hastighet till ett specifikt värde (90 km/h respektive 100 km/h). I vissa fordon finns det system i form av intelligent hastighetsanpassning (ISA) som informerar/varnar föraren vid hastighetsöverskridning eller gör det svårare (eller omöjligt) för förare att accelerera över hastighetsgränsen.

Studien av RISE visar att det finns flera exempel på system som också registrerar fordonets hastighet och i vissa fall även gällande hastighetsbegränsning. Dessa system tillhandahålls framförallt av diverse systemleverantörer som eftermarknadssystem. Denna hastighetsdata registreras i regel med relativt låg frekvens, vanligtvis två gånger per minut eller mer sällan. Hittills har syftet med registrering av data framförallt varit flotthantering samt uppföljning av bränsleförbrukning. Det är ovanligt med specifik uppföljning av hastighetsefterlevnaden, men det finns exempel där förare som kör i enlighet med hastighetsbegränsningen premieras enligt studien av RISE. Det finns också exempel på där transportköparna ställer krav på att fordonen ska vara utrustade med registrerande ISA-system.

I tabellerna nedan ges en översikt för olika system för bättre hastighetsefterlevnad i lastbilar, bussar respektive taxibilar.

Tabell 5. Exempel på system för bättre hastighetsefterlevnad i lastbilar. Källa: Habibovic med flera (2019).

System-tillverkare	Funktion	Registrerar fordonets hastighet	Registrerar gällande hastighet	Registrerar bränsle-förbrukning	Frekvens	Inbyggt i fordonet	Kostnad
Volvo Group Dynafleet	Registrerar	Ja	Nej	Ja	Vet ej	Ja	Vet ej
Scania Fleet Management	Registrerar	Ja	Nej	Ja	Vet ej	Ja	Vet ej
Scania Scania Zone	Registrerar	Ja	- (bara en förinställd hastighet)	Vet ej	Vet ej	Ja	Vet ej
Transics TX-Sky	Informerar, varnar, registrerar	Ja	Ja	Ja (tillägg)	I urbana miljöer när ratten svänger. I övriga miljöer varannan minut.	Nej	500 kr/månad/fordon
Fältecom Speed Alert	Informerar, varnar, registrerar	Ja	Ja	Ja (tillägg)	Ställs in, från 1 gång per sekund till var 10:e sekund	Nej	Säljs oftast som en del av ett större system. Vid separat köp: Anslutning: 8000 kr/fordon Abonnemangsavgift: 60-70 kr/månad/fordon
Drivec EcoDriving	Informerar, registrerar	Ja	Vet ej	Ja	Vet ej	Nej	ca 20000 kr per enhet i inköp och en abonnemangsavgift på 250 kr/månad/fordon
Vehco Eco Driving	Registrerar, informerar	Ja	Ja	Ja	Ställs in, från var 4:e sekund till var 4:e minut	Nej	Vet ej
Sepab ExyPro	Varnar, registrerar	Ja	Ja	Ja (tillägg)	Vet ej	Nej	Vet ej

Tabell 6. Exempel på system för bättre hastighetsefterlevnad i bussar. Källa: Habibovic med flera (2019).

System-tillverkare	Funktion	Registrerar fordonets hastighet	Registrerar gällande hastighet	Registrerar bränsle-förbrukning	Frekvens	Inbyggt i fordonet	Kostnad
Volvo Group <i>Zone Management</i>	Informerar, varnar, registrerar	Ja	- (bara en förinställd hastighet)	Vet ej	Vet ej	Ja	Vet ej
Transics <i>TX-Sky</i>	Informerar, varnar, registrerar	Ja	Ja	Ja (tillägg)	I urbana miljöer när ratten svänger. I övriga miljöer varannan minut.	Nej	500 kr/månad/fordon
Fältecom <i>Speed Alert</i>	Informerar, varnar, registrerar	Ja	Ja	Ja (tillägg)	Ställs in, från 1 gång per sekund till var 10:e sekund	Nej	Säljs oftast som en del av ett större system. Vid separat köp: Anslutning: 8000 kr/fordon Abonnemangsavgift: 60-70 kr/månad/fordon
Drivec <i>EcoDriving</i>	Informerar, registrerar	Ja	Vet ej	Ja	Vet ej	Nej	ca 20000 kr per enhet i inköp och en abonnemangsavgift på 250 kr/månad/fordon
Sepab <i>ExyPro</i>	Varnar, registrerar	Ja	Ja	Ja (tillägg)	Vet ej	Nej	Vet ej

Tabell 7. Exempel på system för bättre hastighetsefterlevnad i taxibilar. Källa: Habibovic med flera (2019).

System-tillverkare	Funktion	Registrerar fordonets hastighet	Registrerar gällande hastighet	Registrerar bränsle-förbrukning	Frekvens	Inbyggt i fordonet	Kostnad
Folksam <i>Köra säkert</i>	Informerar, varnar, registrerar	Ja	Ja	Nej	Vet ej	Nej	Gratis tillägg till ordinarie bilförsäkring under förutsättningen att kunden har Telia Sense (99 kr/månad/fordon)
Moderna <i>Energy</i>	Registrerar (info i appen)	Ja	Vet ej	Ja	1-4 gånger per sekund	Nej	Fast månadspremie 214 kr plus en rörlig körpremie som beror på körstilen
Paydrive <i>Paydrive</i>	Registrerar (info i appen)	Ja	Ja	Vet ej	Vet ej	Nej	Vet ej
Transics <i>TX-Sky</i>	Informerar, varnar	Ja	Ja	Ja (tillägg)	I urbana miljöer när ratten svänger. Varannan minut i övriga miljöer.	Nej	500 kr/månad/fordon
Sepab <i>ExyPro</i>	Varnar, registrerar	Ja	Ja	Ja (tillägg)	Vet ej	Nej	Vet ej
Taxisystem AB	Registrerar (oklart om det informerar/varnar)	Ja	Ja	Vet ej	En gång per sekund eller mer sällan	Nej	Vet ej

Potentialen att som verksamhet arbeta med sin hållbarhetspåverkan genom att förse sina fordon med **elektroniska körjournaler** med ISA-system har undersökts av Hvitlock med flera (2020). De konstaterade positiva effekter för såväl trafiksäkerhet som miljö av detta system där den positiva trafiksäkerhetseffekten kom av att fordonen var utrustade med ISA-system utöver sina elektroniska körjournaler. Genom att nyttja den uppföljningsmöjlighet för hastighetsefterlevnaden som finns genom de elektroniska körjournalerna i sig ges också ett verktyg för kvalitetssäkring av verksamhetens transporter. En växande andel av de fordon som används inom bygg och anläggning eller i kommuners fordonsflottor är utrustade med elektroniska körjournaler som ett sätt att digitalisera reseräkningar och underlätta ekonomisk och skattemässig redovisning. Potentialen att även använda de elektroniska körjournalerna inom ramen för hållbarhetsarbetet är dock underutnyttjad och undersöks vidare av Hvitlock med flera från Trivector i ett pågående Skylfonden-projekt (TRV 2021/23252).

Tjänsteresor

Tjänsteresor kan vara både resor till möten och de resor som utförs i tjänsten i andra ärenden som mellan arbetsställen, kunder eller liknande. Till exempel lägger hemtjänsten 25 procent av sin arbetstid på att resa mellan brukare. För tjänsteresorna finns ett arbetsgivaransvar och trafiksäkerhetsrisker vid resor i tjänsten ska arbetsgivare hantera inom det systematiska arbetsmiljöarbetet (se nästföljande avsnitt om arbetsmiljöarbete).

I många företag är tjänsteresandet omfattande och har stor påverkan på miljö och klimat när tjänsteresorna också innebär flyg till länder långt bort. Exempelvis genomförs över 50 000 tjänsteresor per år inom både Electrolux och Volvo, varav över hälften av resorna sker till länder utanför Europa, enligt en kartläggning av Nätverket Schyst resande (2021).

Mötes- och resepolicy

Många verksamheter, både i privat och offentlig sektor, har idag en mötes- och resepolicy och/eller -riktlinjer som visar verksamhetens ställningstagande avseende hur resandet i verksamheten ska ske. Många av dessa policys har idag fokus på ett klimatsmart agerande även om trafiksäkerhetsdelar ofta inkluderas men då på en mer övergripande nivå.

Exempel på innehåll är till exempel en prioriteringsordning som i grova drag innebär att resfria möten ska övervägas i första hand, att korta resor ska göras med gång, cykel eller kollektivtrafik och att längre resor ska göras med tåg framför flyg. Vid behov av resor med bil ska i första hand pool-/verksamhetsbilar användas och att privatbilar endast i får användas om inget annat finns att tillgå. Utifrån Trivectors erfarenhet av arbete i flera verksamheter kan vi konstatera att trafiksäkerhet idag ofta inkluderas på ett mer övergripande sätt, till exempel i form av en mening om att man ska agera på ett trafiksäkert sätt i trafiken, att man ska följa gällande lagstiftning, eller lite mer precist om att använda hjälm vid cykling.

Eftersom mötes- och resepolicy/riktlinjer redan finns i många verksamheter och därmed är ett välkänt begrepp så finns det goda möjligheter att använda dessa som ingång för att inkludera trafiksäkerhet på ett tydligare sätt genom att lyfta delar som har stor betydelse för trafiksäkerheten, till exempel färdmedelsval, hastighetsefterlevnad och bältesanvändning.

Trafikverket tillhandahåller skriften *Mötes- och resepolicy – Inspiration, fakta och exempel* som är en handledning för en verksamhet som vill ha inspiration och stöd i arbetet med att effektivisera möten och resor i den egna verksamheten. Syftet med skriften är att introducera ett effektivt arbetssätt samt ge inspiration, tips och verktyg som underlättar arbetet med att ta fram och implementera en mötes- och resepolicy. Publikationen togs fram av Vägverket som en del i deras sektorsarbete. Trafikverket har i flera år även lett en satsning för att stötta svenska myndigheter i att öka andelen digitala möten: *REMM – resfria/digitala möten i myndigheter*. REMM startade 2011 som ett regeringsuppdrag med 19 myndigheter och 2016 fick ytterligare 65 myndigheter i uppdrag i sina regleringsbrev att arbeta enligt REMM.¹⁰

¹⁰ <https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/planera-person--och-godstransporter/Planera-persontransporter/Hallbart-resande/REMM--resfria-moten-i-myndigheter/>



Figur 14. Trafikverkets inspirationsskrift för framtagande av mötes- och resepolicy (till vänster) och en handledning för resfria möten framtagen inom Trafikverkets arbete med REMM (till höger).

Verksamheters arbete med hållbart resande

En annan möjlig ingång för trafiksäkerhet för resor i tjänsten är i de handlingsplaner för hållbart resande, vanligen kallade *grön resplan* eller *mobilitetsplan*, som börjar bli allt vanligare i verksamheter. Grön resplan används både av verksamheter i deras strävan att bli mer klimatsmarta och som ett verktyg att reducera parkeringsefterfrågan vid ny- och ombyggnad, vilket många kommunala parkeringsnormer idag öppnar upp för. Idag har dessa handlingsplaner fokus på insatser som minskar klimatpåverkan eller parkeringsefterfrågan, men det är rimligt att även inkludera trafiksäkerhet. Att det finns en mötes- och resepolicy är i regel en utpekad insats i en handlingsplan för hållbart resande.

Verksamheter som vill uppmuntra till mer hållbart resande, i tjänsten och/eller för arbetspendlingen, kan genomföra kampanjer och likande påverkansåtgärder och det blir då naturligt att inkludera trafiksäkerhet i dessa kampanjer. Det kan till exempel vara att subventionera cykelhjälmar till anställda, inte minst i samband med kampanjer om förmånsbicyklar, och att det finns cykelhjelm att tillgå om man använder tjänstecykel. Arbetsplatser pekas ut som en relevant plattform för kunskapshöjande och beteendepåverkande insatser för ökad trafiksäkerhet av Wennberg med flera (2022b; 2022c).

Tjänsteresor i hållbarhetsarbete/-redovisning

En kartläggning av tjänsteresorna har gjorts av Nätverket Schyst resande¹¹ baserat på intervjuer med 27 företag (inom branscherna industri, kläd-, sko- och sportföretag och bygg) och genomgång av hållbarhetsredovisningar. Trafiksäkerhet behandlas inte i kartläggningen, men däremot vikten att välja klimatsmarta och miljövänliga alternativ samt andra aspekter

¹¹ Nätverket Schyst resande är ett samarbete mellan Unionen, Childhood, Fair Action, Hotell- och restaurangfacket, IOGT-NTO-rörelsen, RealStars och Union to Union. Nätverket som funnits i tio år avslutar sin verksamhet i juli 2022. Webbplatsen <https://schystresande.se/> finns kvar till årsskiftet.

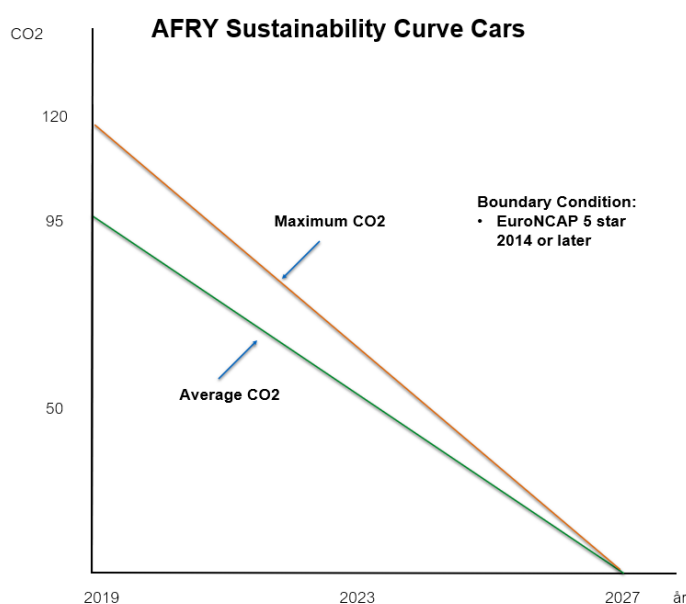
som rör miljö och socialt ansvarstagande. Rapportens slutsatser är ändå relevanta för ett arbete med tjänsteresor ut ett trafiksäkerhetsperspektiv.

I rapporten konstateras att företagens tjänsteresande endast utgör en liten del av företagens hållbarhetsarbete. I de intervjuer som genomförts är det också många företrädare för företag som påpekar att det viktigaste ur hållbarhetssynvinkel är vad som sker i produktionen och hur transporterna av tillverkat gods är utformade. Det är för många företag också en riktig iakttagelse, enligt rapporten, men samtidigt ska tjänsteresornas betydelse inte underskattas (Nätverket Schyst resande, 2021).

Fordonspolicy

Fordonspolicyen är ett verktyg för att arbeta för att fordonsflottan i en verksamhet svarar mot trafiksäkerhetskrav, miljökrav och andra relevanta krav. I föregående avsnitt om krav och uppföljning vid inköp och upphandling presenterades några källor till relevanta fordonskrav att utgå ifrån vid framtagning av en fordonspolicy.

Ett exempel på ett tillvägagångssätt för att hantera krav på ett företags förmåns- och tjänstebilar uppvisas av Afry som har tagit fram en bilpolicy som innebär att kraven på företagets förmåns- och tjänstebilar skärps gradvis och i takt med teknikutvecklingen. Det innebär en *process* för att ligga i framkant när det gäller både trafiksäkerhets- och miljökrav. En utmaning vid införande av krav på förmåns- och tjänstebilar är att övertyga HR-avdelning eller liknande om kraven. HR måste balansera mot de krav som enskilda medarbetare ställer utifrån sina behov och förutsättningar. Det kan vara krav på stor/rymlig bil, bil med dragkrok, och så vidare. Av den anledningen är det viktigt att ställa rimliga krav utifrån det utbud av bilar som finns på marknaden och att gradvis skärpa kraven allteftersom utbudet ökar. Genom bilpolicyen får företaget ett enkelt sätt att kommunicera krav och utveckling över tid. Det blir också mätbart vid uppföljning. (Tingvall & Lindstrand, 2022)



Figur 15. Hållbarhetskurvor för kravställande på Afrys förmåns- och tjänstebilar. Trafiksäkerhet hanteras som ramvillkor utifrån krocksäkerhet (EuroNCAP). Källa: Tingvall & Lindstrand (2022).

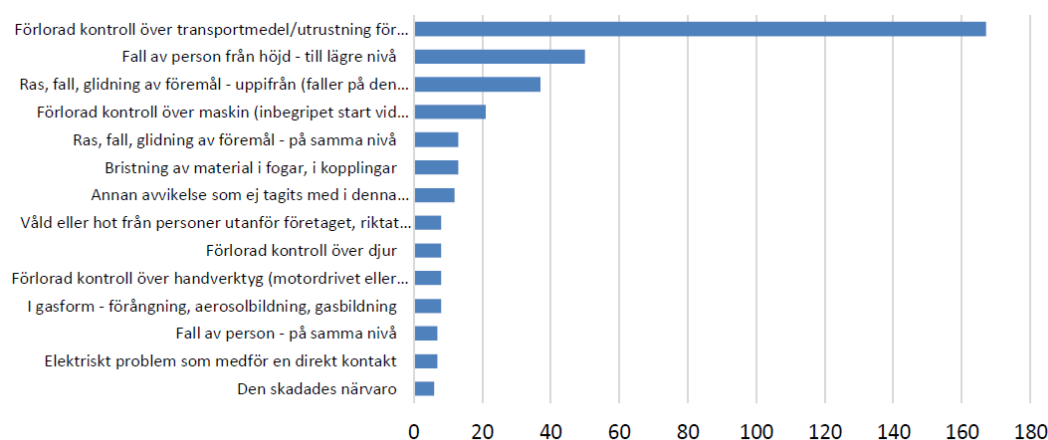
Trafiksäkerhet som del i det systematiska arbetsmiljöarbetet

Trafiksäkerhet är en väsentlig arbetsmiljöfråga för många yrkesgrupper. De som arbetar med vägtransporter eller på/vid vägen och de som transporterar sig mellan arbetsställen, kunder eller liknande utsätts för trafiksäkerhetsrisker i tjänsten. Trafiksäkerhet behöver därför hanteras i det systematiska arbetsmiljöarbetet.

Många arbetsplatsolyckor inom transport

Arbetsmiljöverket har analyserat de sammanlagt 404 arbetsolyckor med dödlig utgång som inträffade i svensk arbetskraft under perioden 2011–2020. Utöver dessa förolyckades ytterligare 90 personer på arbetet i Sverige, som inte ingår i den svenska arbetskraften och därmed inte finns med i den här statistiken. Transport är en av de branscher som är mest drabbade av dödsolyckor på arbetet och lastbilschaufförer är den mest utsatta yrkesgruppen (66 lastbilschaufförer omkom under perioden).

Den vanligaste händelse som ledde fram till en dödsolycka var förlorad kontroll över transportmedel, se Figur 16. Det kan handla om trafikolyckor eller att någon blir påkörd utanför fordonet eller kläms under flak. Många dödsolyckor har även inträffat i samband med lossning och lastning, fall från tak, föremål som ramlat ner eller förlorad kontroll över maskiner (Arbetsmiljöverket, 2021).



Figur 16. Antal dödsolyckor på arbetet fördelade på olika avvikelser under perioden 2021–2020. Källa: Arbetsmiljöverket (2021).

Av totalt 34 omkomna i arbetet under 2015 var det 11 personer som omkom när de utförde sitt arbete på eller vid väg enligt Arbetsmiljöverkets redovisning av ett regeringsuppdrag 2017. De flesta dödsolyckor i arbetet på och vid väg har varit kollision- och singelolyckor som drabbat arbetstagare som befunnit sig i fordon. Arbetstagare som arbetar med transport, främst lastbilschaufförer, är de som drabbats mest av allvarliga arbetsolyckor och dödsfall i trafiken. Många av de olyckor som lastbilschaufförer omkommit i har varit singelolyckor. Flera yrkesgrupper som utför arbete på och vid väg utanför fordon drabbas av dödsolyckor. Omgivande trafik medför stora risker att bli påkörd. Påkörningsolyckor drabbar flera olika yrkeskategorier såsom vägarbetare, brandmän, miljöarbetare och lastbilschaufförer (Arbetsmiljöverket, 2017).

Utsatthet även i byggbranschen och hemtjänsten

Många kör i tjänsten utan att vara yrkestrafikanter. En yrkesgrupp som kör mycket i tjänsten är anställda inom bygg och anläggning. Byggbranschen har alltmer börjat uppmärksamma trafiksäkerhetsriskerna och initierat arbete med att integrera trafiksäkerhet i det systematiska arbetsmiljöarbetet, se faktarutan om Prevent nedan. Fokus ligger främst på krocksäkerhet hos servicebilar och säker lastning.



**BYGGNADS
arbetaren** NYHETER ▾ ARBETSMILJÖ ÅRETS BYGGMISS 2021 BLOGG ▾ VERKTYG QUIZ OM OSS ▾ **BITT YRK** 🔍

En rullande dödsfälla: "Otroligt nära att spetsas av takjärnet"

Byggnadsarbetare lever farligt, dör och skadas i sina hantverkarbilar. Nu höjs röster för att fordonens grundsäkerhet måste bli bättre. – Annars riskerar våra bilar att bli dödsfällor, säger vvs-montören Patrik, som har överlevt två allvarliga krockar.

ARBETSMILJÖ • 7 JUNI KL 09:50

[f Dela](#) [Tweeta](#) [Mejla](#)



Det har gått två år sedan Patrik Månsson Lunds olycka. I dag kör han en likadan bil som vid krocken.

Figur 17. Exempel på en artikel från fackförbundet Byggnads om risker förenade med "farliga hantverkarbilar".¹²

En bransch som också är utsatt i trafiken är personal inom hemtjänsten. En granskning som fackförbundet Kommunal har gjort med hjälp av underlag från Arbetsmiljöverket och VTI visar att hemtjänstpersonal oftare är inblandade i trafikolyckor än bussförare och taxichaufförer. Bilolyckorna i hemtjänsten har nästan fördubblats sedan 2011. Enligt forskarna på VTI är stressiga scheman med minutstyrning en orsak till de många olyckorna. Arbetsmiljöverket menar att arbetsgivarna också missar att riskbedöma hemtjänstens bilresor trots att hemtjänstpersonal lägger i snitt 25 procent av sin arbetsdag på restid.

¹² <https://www.byggnadsarbetaren.se/en-rullande-dodsfalla-sa-maste-sakerheten-i-hantverkarbilar-bli-bättre/>



Figur 18. Artikel från fackförbundet Kommunal om hemtjänstpersonalers stora inblandning i trafikolyckor.¹³

Arbetsgivaren ansvarar för det systematiska arbetsmiljöarbetet

Arbetsgivaren ansvarar för att se till att arbetet kan utföras utan att arbetstagaren utsätts för ohälsa eller olycksfall. Det gäller även om arbetet består av att köra ett fordon eller på annat sätt befinna sig i trafiken. Genom **Arbetsmiljölagen (1997:1160)**¹⁴ ställs krav på arbetsgivare att skapa en god arbetsmiljö och att förebygga ohälsa och olycksfall i arbetet. Enligt lagen ansvarar arbetsgivaren bland annat för att systematiskt planera, leda och kontrollera verksamhetens arbetsmiljö och se till att de som arbetar inom verksamheten har den kunskap som krävs för att utföra sitt arbete på ett säkert sätt och att de har kännedom om eventuella risker. Arbetsgivaren är därutöver skyldig att rapportera olycksfall eller tillbud till Arbetsmiljöverket som har inneburit dödsfall eller svårare personskada.

I föreskriften om systematiskt arbetsmiljöarbete (AFS 2001:1)¹⁵ finns ytterligare regler för hur arbetsgivare ska arbeta med arbetsmiljö. Arbetsgivare ska bedriva ett systematiskt arbetsmiljöarbete vilket innebär att de kontinuerligt ska undersöka, genomföra och följa upp verksamhetens arbetsmiljö. Som del i detta ingår att arbetsgivaren regelbundet ska:

- ▷ undersöka arbetsförhållandena och utreda olyckor och allvarliga tillbud

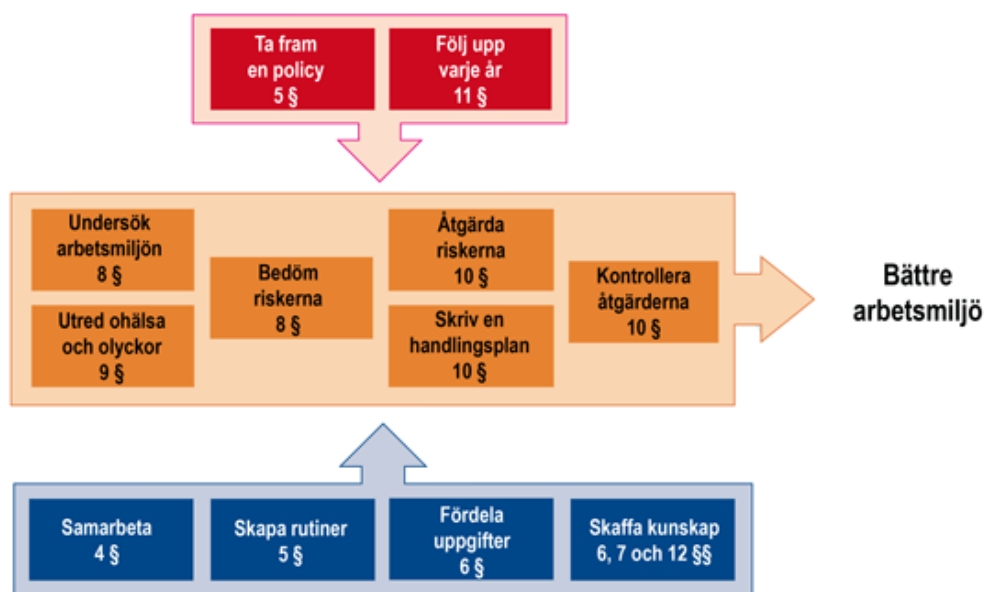
¹³ <https://ka.se/2022/02/21/bilolyckor-i-hemtjansten-okar-tusen-anstallda-har-skadats/>

¹⁴ https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/arbetsmiljolag-19771160_sfs-1977-1160

¹⁵ <https://www.av.se/arbetsmiljoarbete-och-inspektioner/publikationer/foreskrifter/systematiskt-arbetsmiljoarbete-afs-20011-foreskrifter/>

- ▷ bedöma risker för att någon kan komma att drabbas av ohälsa eller olycksfall i arbetet
- ▷ genomföra åtgärder för att förebygga ohälsa och olycksfall i arbetet
- ▷ årligen följa upp det systematiska arbetsmiljöarbetet

Det ställs även krav på att arbetsgivare utöver detta ska upprätta rutiner för det systematiska arbetsmiljöarbetet och ta fram en arbetsmiljöpolicy som beskriver hur arbetsförhållanden inom verksamheten behöver se ut för att förebygga ohälsa och olycksfall och uppnå en tillfredställande arbetsmiljö, se Figur 19.



Figur 19. Processbild över systematiskt arbetsmiljöarbete. Bildkälla: Arbetsmiljöverkets webbplats.

Bättre integrering av trafiksäkerhet i arbetsmiljöarbetet behövs

För att uppnå bättre arbetsmiljö behöver trafiksäkerhet bättre integreras i det systematiska arbetsmiljöarbetet. Arbetsmiljöverket konstaterar i sin rapportering av ett regeringsuppdrag 2017 att företag och organisationer behöver ta större ansvar för arbetsmiljön och lyfta in trafiksäkerhet som en viktig del i det systematiska arbetsmiljöarbetet. För att få det att hända behöver föreskrifterna för systematiskt arbetsmiljöarbete tydliggöras så att trafiksäkerhet ingår och är en självklar del i det systematiska arbetsmiljöarbetet.

Det är också viktigt att trafiksäkerhet lyfts i upphandling och kravställning både vid inköp av fordon och vid inköp av tjänster där arbetstagare transporterar sig med ett fordon. Vidare skriver Arbetsmiljöverket att arbetsmiljöperspektivet bör uppmärksammas ytterligare i nollvisionsarbetet, till exempel som ett verktyg för förbättrad hastighetsefterlevnad bland dem som kör i arbetet (Arbetsmiljöverket, 2017).

Arbetsmiljöverket presenterar i sin rapport åtgärdsförslag för följande målgrupper:

- ▷ Arbetstagare som arbetar med vägtransport, till exempel: förare av tunga lastbilar (både i lokal och i långväga trafik, med eller utan släp), bussförare, taxi- och färdtjänstförare, varudistributionsförare i lätta fordon och brevbärare.

- ▷ Arbetstagare som arbetar på och vid väg, utanför fordon. Exempel på arbeten där arbetstagare befinner sig på vägen i anslutning till förbipasserande trafik är: väg- och anläggningsarbete, trafikdirigering, underhållsarbete eller städning av väg, bärgnings- eller servicearbete av fordon på väg och räddningsarbete av skadade i trafikolyckor.
- ▷ Arbetstagare som transporterar sig mellan arbetsställen, till exempel: vårdpersonal inom hemtjänst, hemsjukvård etc., servicetekniker, städpersonal och säljare.

Det finns även forskningsstudier som belyst trafiksäkerhet ur ett arbetsmiljöperspektiv. Till exempel visas att de flesta arbetsrelaterade olyckorna i själva verket är trafikolyckor av Nævestad med flera (2018b) och ETSC (2015). Detta samband gäller också omvänt, nämligen att ett stort antal trafikolyckor är arbetsrelaterade (Nævestad med flera, 2015).

Stöd och vägledning för verksamheter

Arbetsmiljöverket tillhandahåller stöd för arbetsgivare som vill få vägledning i arbetsmiljöarbetet kopplat till trafiksäkerhet. På deras webbsida¹⁶ finns information om vad som gäller för trafiksäkerhet i arbetet och hur företag och organisationer kan arbeta med trafiksäkerhet som en del i det systematiska arbetsmiljöarbetet. Informationen riktar sig i främst till arbetsgivare men även till anställda och skyddsombud. Mer om Arbetsmiljöverkets stödmaterial finns att läsa om i faktarutan nedan.

Prevent är en ideell organisation som ägs av Svenskt Näringsliv, LO och PTK vars verksamhet grundar sig i att stötta företag och organisationer i deras arbetsmiljöarbete. De erbjuder utbildningar och produkter till verksamheter som behöver hjälp med att få ökad kunskap och kompetens inom arbetsmiljö. På Prevents webbplats¹⁷ kan arbetsgivare och arbetstagare hitta information och tips på hur företagen kan komma i gång med arbetsmiljöarbetet. Där finns särskilda flikar för olika branscher vilket underlättar möjligheten att hitta information kopplat till en särskild typ av verksamhet. Trafiksäkerhet hanteras framför allt för yrkesförare där det finns möjlighet att ta del av checklistor som kan användas för att undersöka risker för den som befinner sig i trafiken i tjänsten. Mer om Prevents checklistor finns i exempelrutan nedan.

Branschorganisationen Byggföretagen har tillsammans med byggbranschens aktörer startat initiativet **Säkerhetspark**¹⁸ som erbjuder utbildning kopplat till arbetsmiljö och riktar sig till alla som på något sätt är verksamma inom byggprocessen. Säkerhetspark är en fysisk plats för branschsamverkan och utveckling av arbetsmiljöfrågor. Det är dock oklart hur mycket trafiksäkerhetsrelaterade risker som tränas i samband med utbildningen.

Trafikverket erbjuder på sin branschwebb en webbutbildning om säkra resor i arbetet.¹⁹ Arbetsmiljöverket länkar till denna utbildning från sin webbplats om förebyggande arbete för ökad trafiksäkerhet.

¹⁶ <https://www.av.se/halsa-och-sakerhet/sakerhet-i-trafiken/>

¹⁷ <https://www.prevent.se/>

¹⁸ <https://sakerhetspark.se/>

¹⁹ <https://bransch.trafikverket.se/tjanster/Utbildningar/sakra-resor-i-arbetet/>

Arbetsmiljöverket: Förebyggande arbete för ökad trafiksäkerhet

Arbetsmiljöverket tillhandahåller på sin webbplats konkret stöd för det förebyggande arbetet för ökad trafiksäkerhet. Stöd finns för de olika delarna i ett förebyggande arbete: (1) kartläggning, (2) riskbedömning, (3) trafiksäkerhetspolicy, (4) åtgärder och handlingsplan samt (5) uppföljning. Det finns till exempel en broschyr "Bra arbetsmiljö på väg" med en motsvarande checklista samt ett faktablad "Trafiksäkerhet – en arbetsmiljöfråga" som vänder sig till personer som arbetar i hemtjänsten.



Prevent: Stödmaterial och utbildningar för arbetsmiljöarbetet

Prevent erbjuder utbildningar och stödmaterial för arbetsmiljöarbetet. På webbplatsen finns temasideor för olika branscher. Trafiksäkerhet hanteras framför allt för temasidean transport där det finns möjlighet att ta del av checklistor som kan användas för att undersöka risker för den som befinner sig i trafiken i tjänsten. Exempel på temasideor på Prevents webbplats:



På Prevents webbplats²⁰ finns följande checklistor som rör trafiksäkerhet:

- ▷ Checklista: Bilkörning
- ▷ Checklista: Bilkörning – utrustning
- ▷ Checklista: Servicebilar – förare
- ▷ Checklista: Servicebilar – skyddsron
- ▷ Checklista för yrkesförare – lastbil och buss (Prevent och TYA)
- ▷ Checklista för yrkesförare – taxiförare (Prevent och TYA)

Prevent har under 2022 tagit fram checklistor/webbmaterial riktade till företag med servicebilar. Arbetet har bedrivits tillsammans med Byggböretagen, Byggnads, Installatörsföretagen, Elektrikerna och SEKO. Det har hittills resulterat i två checklistor för servicebilar. Under november 2022 kommer även mer material att lanseras.

²⁰ <https://www.prevent.se/jobba-med-arbetsmiljo/checklistor/>

Trafiksäkerhet i hållbarhetsarbete/-redovisning

Trafiksäkerhet är en hållbarhetsfråga och en integrerad del i FN:s globala hållbarhetsmål sedan 2015. Vikten av att integrera trafiksäkerhet i företagets hållbarhetsarbete och hållbarhetsredovisning betonas av Stockholmsdeklarationen och FN-resolution 74/299 (se avsnitt 2.1). Nedan ges en översikt för hållbarhetsarbete/-redovisning.

Vad innebär hållbarhetsredovisning?

Många verksamheter bedriver ett hållbarhetsarbete eller arbete med CSR (Corporate Social Responsibility). Hållbarhetsredovisning är frivillig information om hållbarhetsarbetet. Detta till skillnad från en *hållbarhetsrapport* som avser den lagstadgade rapport som ska upprättas i enlighet med årsredovisningslagen för verksamheter över en viss storlek, se faktaruta.

Fakta: Vad säger lagen om hållbarhetsredovisning?

Företag som uppfyller två eller alla tre av följande villkor, under båda de två senaste räkenskapsåren, ska upprätta en hållbarhetsrapport:

- ▷ Medelantalet anställda har varit mer än 250 personer.
- ▷ Den redovisade balansomslutningen har varit mer än 175 miljoner kronor.
- ▷ Den redovisade nettoomsättningen har varit mer än 350 miljoner kronor.

Hållbarhetsrapporten kan utformas på två sätt: som en del av förvaltningsberättelsen eller som en separat bilaga skild från årsredovisningen. Hållbarhetsrapporten ska ge läsaren förståelse för verksamhetens konsekvenser på följande områden:

- ▷ miljö
- ▷ sociala förhållanden
- ▷ personal
- ▷ respekt för mänskliga rättigheter
- ▷ motverkande av korruption

Mer information om hållbarhetsrapportering finns i årsredovisningslag (1995:1554), se 6 kap. 10–14 §, 7 kap. 31 a § och 8 kap. 15 a §), eller på Bolagsverkets webbplats²¹.

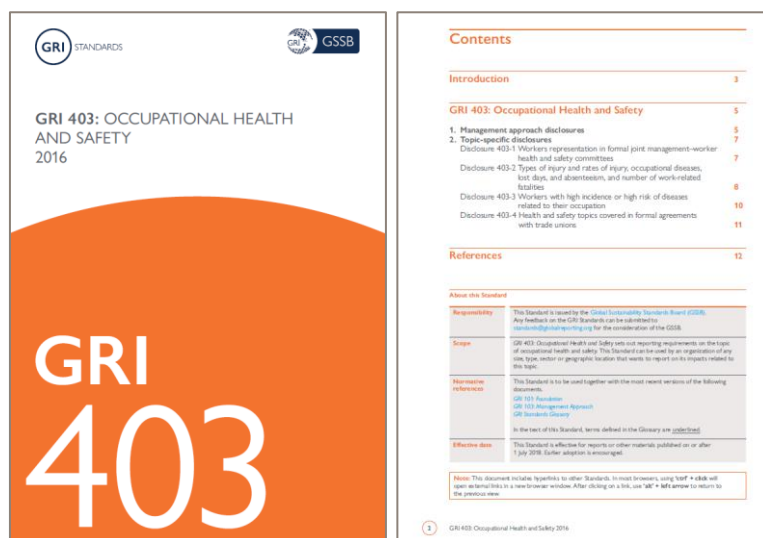
Hållbarhetsredovisning kan ha många olika namn, till exempel miljöredovisning, CSR-redovisning eller hållbarhetsredogörelse, och är ett dokument där verksamheten redovisar sitt hållbarhetsarbete under en specifik period. Det kan omfatta verksamhetens hållbarhetsstrategi, hållbarhetsaktiviteter, hållbarhetsmål, utvecklingen av företagets hållbarhetsarbete, utmaningar och möjligheter för företaget att bedriva en hållbar verksamhet. En vanlig indelning av hållbarhetsarbetet är utifrån socialt ansvar, miljömässigt ansvar och ekonomiskt ansvar.

Det finns inga generella regler för vad en frivillig hållbarhetsredovisning ska innehålla. Ett företag kan välja att tillämpa en standard för sin hållbarhetsredovisning, exempelvis *GRI* (*Global Reporting Initiative*) eller FN:s globala mål, *IR* (*Integrated Reporting*) och då finns det riktlinjer i dessa standarder som företaget ska beakta. Dessa standarder innehåller i

21

<https://bolagsverket.se/foretag/aktiebolag/arsredovisningforaktiebolag/delarochbilagoriarsredovisning/hallbarhetsrapport.777.html>

nuläget inga indikatorer som avser trafiksäkerhetspåverkan. Det är dock rimligt att anta att det finns indikatorer som kan ha en bäring på trafiksäkerhet. Till exempel handlar GRI 403 om arbetsrelaterad hälsa och säkerhet där trafiksäkerhet för medarbetare kan vara en relevant aspekt, se Figur 20.



Figur 20. GRI (Global Reporting Initiative) är en standard för hållbarhetsredovisning. Bilden visar GRI 403 som handlar om arbetsrelaterad hälsa och säkerhet där trafiksäkerhet för medarbetare kan vara en relevant aspekt.

Få hållbarhetsredovisningar innehåller trafiksäkerhet

En hållbarhetsredovisning ska innehålla redogörelse för de väsentliga hållbarhetsrisker och den hållbarhetspåverkan som finns kopplade till företagets verksamhet. I en granskning av hållbarhetsredovisningar genomförd av Wennberg med flera (2022a) identifierades om och hur verksamheter beskriver den trafiksäkerhetspåverkan som deras transporter innebär. Hållbarhetsredovisningar för 2020 från 23 företag granskades, se Figur 21.

Granskningen visar att alla studerade hållbarhetsredovisningar lyfter fram hur transporterna som verksamheten genererar påverkar omvärlden, men detta då främst ur ett klimatperspektiv. Som förväntat är det i princip inget företag som ser sin trafiksäkerhetspåverkan som en hållbarhetsfråga. Det finns dock undantag; bland transportföretagen finns exempel på företag som redovisar hur de arbetar med trafiksäkerhet och hur olika trafiksäkerhetsfaktorer utvecklar sig.

För alla hållbarhetsredovisningar är OHS (arbetsrelaterad hälsa och säkerhet) inkluderat men det är ingen som uttryckligen nämner trafiksäkerhet, även om man skulle kunna anta att medarbetarna på företaget faktiskt reser i tjänsten i betydande omfattning. Utöver de transportföretag som redovisar trafiksäkerhetsfaktorer, är det inga företag som belyser hur verksamheten genererar trafiksäkerhetspåverkan för tredje part.

	1. Transportföretag							2. Säkerhetsrelaterade företag				3. Övriga företag									
Hur transporterna påverkar omvärlden	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Säkerhetsarbetsmiljö (OHS)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Trafiksäkerhet	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓									
Agenda 2030	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Mål 3 (om kopplat till trafiksäkerhet)	✓			✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓										
Mål 11 (om kopplat till trafiksäkerhet)		✓	✓			✓	✓	✓	✓												



Figur 21. Översikt för 2020 års hållbarhetsredovisningar för 23 företag/organisationer.

I studien av Wennberg med flera (2022) gjordes även intervjuer med verksamheter. Det är tydligt att många företag inte ser trafiksäkerhet som en hållbarhetsfråga, se Figur 22. För transportföretagen ligger det närmare till hands att se trafiksäkerhet som en hållbarhetsfråga och därmed också att integrera trafiksäkerhet i hållbarhetsarbete-/redovisning. Detsamma gäller för de företag som säljer/tillverkar trafiksäkerhetsrelaterade produkter. För övriga företag blir det dock uppenbart att det behövs insatser för att företagen ska börja tänka i dessa banor om trafiksäkerhet. För att möjliggöra en sådan förflyttning i synen på trafiksäkerhet är det viktigt att det ställs krav i årsredovisningslagen, att trafiksäkerhet finns med i GRI och andra standarder för hållbarhetsredovisning och att det finns stöd för hur man ska göra för att arbeta med sin trafiksäkerhetspåverkan (se FIA Road Safety Index nedan).



Figur 22. Synen på trafiksäkerhet som en hållbarhetsfråga hos intervjuade företag. Källa: Wennberg med flera (2022a).

Metoder för att mäta verksamheters trafiksäkerhetspåverkan

För att kunna integrera trafiksäkerhet i hållbarhetsredovisning behöver metoder tas fram för att mäta den trafiksäkerhetspåverkan som verksamheter har såsom redan finns för andra områden, till exempel klimatpåverkan. Det pågår för närvarande utveckling av verktyg för att mäta verksamheters trafiksäkerhetsavstryck. Afry har genom medel från FIA Road Safety Grant Programme tagit fram en prototyp för **FIA Road Safety Index (FIA RSI)** som sedan pilottestats på några företag och myndigheter (mer information finns i exempelrutan nedan).

I ett mindre projekt finansierat av Skyltfonden har Sweco tillsammans med Göteborgs Stad och Partille kommun undersökt hur kommunala verksamheters **trafiksäkerhetsavtryck** kan mätas. Följande indikatorer presenteras av Hjälmdahl med flera (2022):

- ▷ Antal dödade och skadade genom resor/transporter som genererats genom kommunens verksamhet
- ▷ Andel egna fordon som har högsta säkerhetsklassning enligt Euro NCAP
- ▷ Bältespåminnare på egna fordon
- ▷ Alkolås på egna fordon
- ▷ Uppföljning av hastighet/bälte/alkohol på egna fordon/förare
- ▷ Trafiksäkerhetspolicy/resepolicy för anställda där hastighet/bälte/alkohol ingår
- ▷ Särskild säkerhetsutbildning/träning för anställda som kör i tjänst
- ▷ Trafiksäkerhetskrav i upphandling av transporter (fordon, utbildning, hastighet, m.m.)
- ▷ Andel egna cyklar med säkerhetsutrustning (hjälm, reflexvästar, ljus, vinterdäck)

För varje indikator ges rekommendationer för hur kommuner och regioner ska kunna mäta dessa och göra uppföljningar. Liksom i Afrys projekt med FIA Road Safety Index identifierar Hjälmdahl med flera (2022) svårigheten att kartlägga samtliga fall av skadade och dödade i en verksamhets värdekedja. Det saknas ofta fullständiga data, de behöver hämtas från olika system och skador kan definieras på olika sätt. Att identifiera trafiksäkerhetspåverkan för tredje part är en särskilt stor utmaning

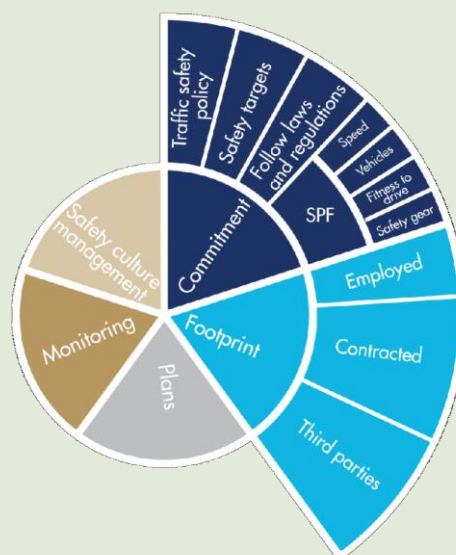
FIA Road Safety Index

Med FIA Road Safety Index (FIA RSI) kan organisationer mäta sitt fotavtryck när det gäller trafiksäkerhet på motsvarande vis som koldioxidavtryck mäts (totala mängden utsläpp växthusgaser). Fotavtrycket kan användas för att sätta mål, formulera strategier och samla in nyckeltal till sin hållbarhetsredovisning.

FIA RSI utgår från ett poängsystem som ger stöd i att avgöra hur långt en organisation har kommit i sitt trafiksäkerhetsarbete. Processen innehåller flera steg: (0) kartläggning av leverantörs-/värdekedjan, (1) åtagande (commitment), (2) fotavtryck i trafiksäkerhet (footprint), (3) planering (plans), (4) uppföljning av trafiksäkerhetsutvecklingen (monitoring) och (5) säkerhetskultur (safety culture). Dessa steg behöver organisationen arbeta sig igenom för att skatta sitt index. Den första utgåvan av FIA RSI som omfattar steg 0–2 lanseras hösten 2022. Steg 3–5 kommer i en senare utgåva.

FIA RSI omfattar både trafiksäkerhet för företagets anställda och leverantörer och för tredje part, det vill säga personer som drabbas av trafikolyckor som sker i företagets värdekedja. Med värdekedja menar man de fysiska flöden som sker i ett företags verksamhet och omfattar allt från råvarutransport och leveranser till tjänsteresor, service och underleverantörers transporter.

I piloterna som genomförts har det i flera fall varit en ögonöppnare för verksamheterna att vägtransporter är inkluderade i många steg vid inköp av produkter eller tjänster och att det är långt fler än de egna medarbetarna eller huvudleverantörerna som genererar trafiksäkerhetsavtryck. Pilotstudien visar även att det finns en efterfrågan på denna typ av bedömningssystem, flera av företagen i förstudien visar stort engagemang och vill ligga i framkant av utvecklingen. En av utmaningarna som identifierats handlar om att det kan vara svårt att samla in den data som behövs för att på ett fullständigt sätt bedöma företagets trafiksäkerhetsavtryck (steg 2), särskilt när det kommer till tredje part. Huruvida denna data finns tillgänglig skiljer sig mellan länder och mellan olika marknader.



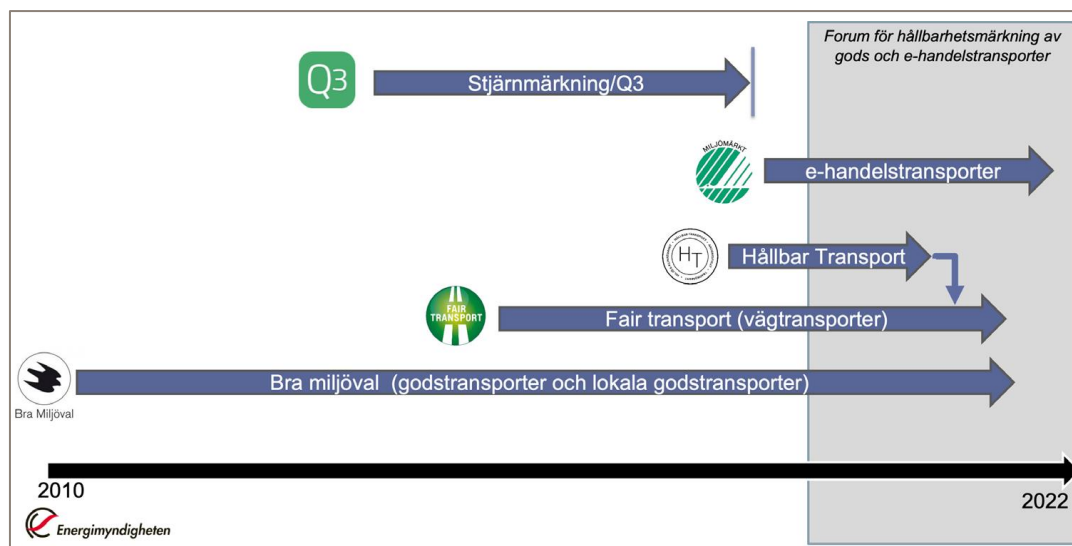
Bildkälla: Afry / FIA Road Safety Index.

Hållbarhetsmärkning av godstransporter

Ett flertal hållbarhetsinitiativ och olika märkningar har genom åren tagits fram inom transportsektorn i Sverige. **Bra Miljöval** lanserade sin första utgåva av märkning av godstransporter redan i slutet av 1990-talet och under det senaste decenniet har det skett en utveckling på området och ett flertal märkningar har arbetats fram.

Något som branschen fått erfara är att en märkning på marknaden inte gör någon skillnad såvida inte alla aktörer anser att det är en relevant och tillförlitlig märkning. Vikten av att förankra märkningssystem och dess kriterier tidigt i en process är viktigt, vilket Energimyndigheten och Transportföretagen tog fasta på när de initierade *Forum för*

hållbarhetsmärkning av gods- och e-handelstransporter, ett initiativ för att bana väg för såväl nya som befintliga märkningar på marknaden. Före initiativet fanns det fem aktuella märkningar, vilket sedermera kokades ner till tre märkningar när Q3:s stjärnmärkning avslutades (innan forumet startade) och HT (Hållbar Transport) integrerades i Fair Transport när forumet fanns på plats, se Figur 23.



Figur 23. Aktuella hållbarhetsmärkningar för godstransporter från 2010 till 2022. Bildkälla: Trafikanalys (2022).

Utöver **Fair Transport** (som beskrivits tidigare i kapitlet) finns det dagsläget två oberoende hållbarhetsmärkningar för godstransporter i Sverige: Bra Miljöval och Svanen.

Naturskyddsföreningens **Bra Miljöval** har två olika märkningar för godstransporter: *Tunga fjärrgodstransporter*²² och *Lokala godstransporter*²³. Kraven för dessa båda märkningar har fokus på miljö och klimatpåverkan men kraven på lokala godstransporter innefattar också krav på trafiksäkerhetsåtgärder, specifikt rutiner för:



- ▷ Säkerhetskontroll av fordon
- ▷ Besiktning och service
- ▷ Kontroll av lagefterlevnad
- ▷ Kontroll av hastigheter och överträdelser
- ▷ Att säkerställa nykterheten hos förarna

Under 2019 tog transportbranschen kontakt med Miljömärkning Sverige AB för att utreda möjligheterna att ta fram en **Svanen**-märkt e-handelstransport. Förarbetet, som i stor utsträckning genomfördes i nära samarbete med transport- och e-handelsbranschen, ledde till ett beslut om att gå vidare och utveckla kriterier för en sådan märkning. Lansering av märkningen beräknas till första kvartalet 2023. I de förslag på kriterier som tagits fram återfinns trafiksäkerhetskrav i linje med de som ställs



²² <https://www.bramiljoval.se/omraden/tunga-fjarrgodstransporter/>

²³ <https://www.bramiljoval.se/omraden/lokala-godstransporter/>

inom Fair Transport och Bra Miljövals Lokala godstransporter. Att märkningarna i detta avseende harmoniserats framgår också av remissversionen på kriterier där det står att trafiksäkerhetskraven kan verifieras ”med kopia på Fair Transport (SE) godkänd grundnivå, kopia på Fair Transport (NO) eller ett licensbevis på Bra Miljöval Lokala godstransporter 2022”.²⁴

2.5. Från ledningsnivå till individ

Inom ramen för uppdraget ”medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet i vägtrafiken” har *Delprojekt Arbetsgivare* företagsledningar som huvudsaklig målgrupp liksom ledningar på motsvarande sätt i offentlig sektor. Erfarenheterna från arbetet med kvalitetssäkring av transporter har varit att det är viktigt att lyfta in trafiksäkerhetsfrågan på ledningsnivå, inte minst för att det är på denna nivå som möjligheten finns att skapa förutsättningarna för att individen ska kunna agera trafiksäkert. Även Nollvisionen bygger på tanken om att ansvaret inte bara åligger den enskilda individen (trafikanten) utan att även systemutformarna har ansvar för att utforma säkra system.

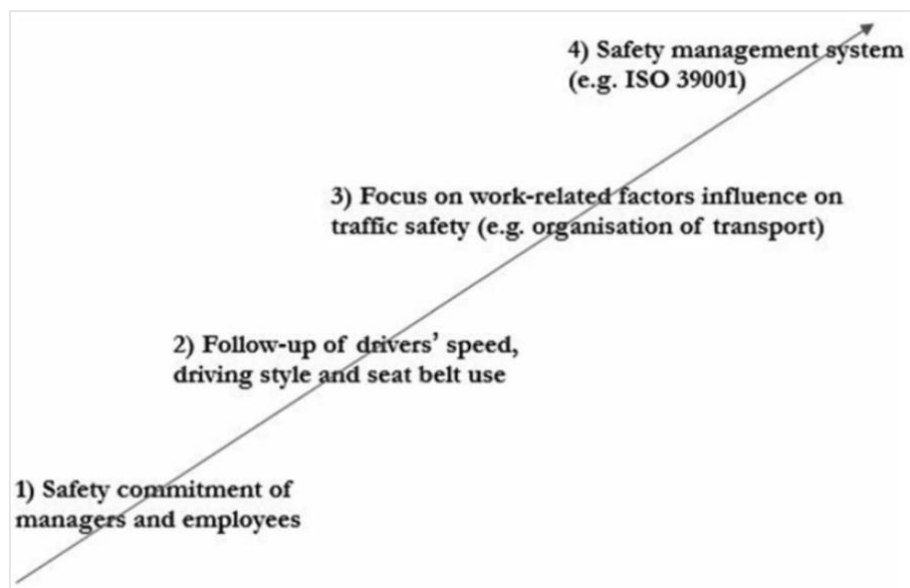
Samtidigt är det en utmaning att i organisationer omsätta det som företagsledningen uttrycker i policy och riktlinjer till praktik. Flera av de företag som intervjuats av Wennberg med flera (2022a) lyfter fram just utmaningen att förändra beteenden. Det handlar då om att arbeta med *säkerhetskulturen* vilket är de gemensamma attityder, värderingar och uppfattningar som chefer och anställda har om förhållandet till säkerhet. Betydelsen av säkerhetskulturen lyfts fram i intervjustudien, och det efterlyses också goda exempel på företag som arbetat framgångsrikt med sin säkerhetskultur.

Hur kan företag arbeta med säkerhetskultur?

I en litteratursammanställning som genomfördes av Nævestad med flera (2018b) om interventioner för säkerhetskulturer hos transportföretag identifierades några nyckelaktiviteter som var gemensamma för interventionerna där fokus var på att öka chefers och medarbetares riskmedvetenhet. Störst effekt menar författarna ges av att skapa rutiner för gemensamma diskussioner mellan ledning och medarbetare kring arbetsrelaterade risker. Detta skapar en ökad medvetenhet i företagets alla led.

Nævestad med flera (2018a) har tagit fram en trappliknande modell för hur transportföretag kan arbeta med att utveckla säkerhetskulturen i verksamheten, se Figur 24. Syftet med modellen är att underlätta för mindre företag då en stor del av transportföretagen i Europa är småföretag som har begränsade resurser i form av tid, ekonomi och kunskap om trafiksäkerhetsarbete. Säkerhetstrappan hanterar därför de åtgärder som påvisats ha störst effekt på trafiksäkerheten, är möjliga att genomföra med begränsade resurser och som inte är för komplicerade eller omfattande.

²⁴ <https://www.svanen.se/att-svanenmarka/aktuella-remisser-och-svar/remiss-e-handelstransporter/>



Figur 24. Trappmodell för att utveckla säkerhetskulturen i transportföretag (Nævestad med flera, 2018a).

Det första steget i att utveckla säkerhetskulturen i ett företag är att förändringsarbetet förankras på högsta ledningsnivå och det är också en förutsättning för att säkerhetsarbetet ska kunna genomföras (Nævestad med flera 2018a). För att utveckla de beteendeförändringar som önskas krävs att ledningen visar att trafiksäkerhet är en viktig fråga. Därmed ökar sannolikheten att även medarbetarna prioriterar denna fråga högt. Genom att exempelvis lägga resurser på trafiksäkerhöjande åtgärder, mäta och följa upp trafiksäkerhetsindikatorer, satsa på utbildning och berömma trafiksäkert beteende kan ledningen visa sitt engagemang för säkerhetsfrågan.

Nævestad med flera (2018a) lyfter även betydelsen av att mäta och följa upp förarbeteenden och menar att uppföljning av förarnas hastighetsefterlevnad, körstil och bältesanvändning resulterar i säkrare körsätt och färre olyckor (steg 2). Det tredje steget handlar om att utveckla en medvetenhet om hur arbetsrelaterade faktorer påverkar trafiksäkerheten. Denna åtgärd riktar sig till att hantera tidspress och hastighetsöverträdelser och innefattar åtgärder för att minimera negativ säkerhetspåverkan till följd av exempelvis tidspress och stress som kan resultera i att förare kör för fort. Implementering av ledningssystem för trafiksäkerhet lyfts som ett sista steg i säkerhetstrappan (steg 4). Då denna punkt är relativt generell berör den inte nödvändigtvis de viktigaste riskfaktorerna när det kommer till säkerhetskulturer. Den kräver att systemen utförs på rätt sätt.

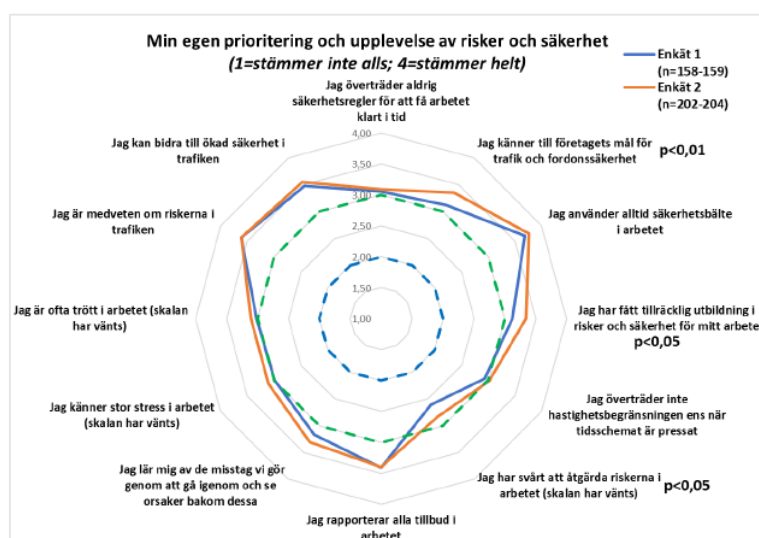
Exempel på förändringsarbete i bussföretag

Ett konkret exempel på företag som har arbetat aktivt med sin säkerhetskultur presenteras av Stave med flera (2021) som studerat säkerhetskulturer i bussföretag tillsammans med Bivab AB. Bivab är ett samverkansbolag som ägs av ett 30-tal bussbolag. Staves studie utgick från interventioner på lednings- och organisationsnivå för att skapa förändring i grunden och stabilitet över tid. Fokus låg bland annat på ledarnas åtagande och tydlig prioritering av säkerhet men även på delaktighet och engagemang hos förare med fokus på att ökad kunskap

och kommunikation. Det inledande arbetet visade att företagen redan hade relativt god säkerhetskultur men att det fanns brister vad gäller acceptansen av mindre olyckor, kommunikation om säkerhet samt insikt hos förare om deras möjlighet att påverka. Förarna engagerades i säkerhetsarbetet genom upprepade gruppdiskussioner med feedback från enkätmätningar av förarnas attityder och mätningar av förarbeteenden. Resultaten visade att ledarna lyckades kommunicera de uppsatta målen till förarna, att bältesanvändningen ökade samt att förarnas attityd till hastighetshållning förbättrades, även vid pressat tidsschema.

En del i Staves studie var även att utveckla ny teknik för att mäta och återkoppla förarnas säkerhetsbeteende och innefattade bland annat system för olycksrapportering och mätning av hastighetsefterlevnad och bältesanvändning. Tekniken skulle utvecklas för att ge ledningen verktyg för uppföljning av säkerhetsutvecklingen men även för att ge förarna feedback och möjlighet att förbättra sitt eget beteende. Stave med flera (2021) framhåller att förarens beteende kan påverkas av att mäta och fokusera på specifika frågor som exempelvis hastighetsefterlevnad och bältesanvändning, vilket överensstämmer med det tredje steget i Nævestads säkerhetstrappa. Att installera ny teknik för att mäta dessa faktorer är dock både resurskrävande och kostsamt vilket behöver tas i åtanke. Genom att avsätta resurser till detta visar emellertid ledningen att detta är en viktig fråga.

Kommunikation i bussbranschen är en utmaning då föraryrket är ett ensamt yrke och verksamheten behöver hållas i gång kontinuerligt vilket innebär att det ofta är svårt att hitta tider för gemensamma möten. Detta gör att det blir svårare att sprida information så väl som att skapa engagemang och gemenskap och förankra säkerhetsarbetet i hela organisationen. Därför behöver kommunikationen prioriteras. Enkätmätningen visade att förarnas syn på möjligheten att själva åtgärda riskerna i arbetet minskade samtidigt som de ansåg att de i större utsträckning hade tillräcklig utbildning i risker och säkerhet samt kännedom om företagets mål för trafik och fordonssäkerhet (se Figur 25). Slutsatsen var att ledningens kommunikation om hur risker ska åtgärdas kunde förbättras ytterligare.



Figur 25. Enkätmätning före/efter intervention på lednings- och organisationsnivå i sex svenska bussbolag (Stave med flera, 2021).

Erfarenheter från taxibranschen – försök att stärka ledningens åtagande

Vadeby med flera (2019) genomförde en studie som hanterade hastighetsefterlevnaden hos den organiserade taxitrafiken. Syftet med projektet var att hitta effektiva metoder för att öka hastighetsefterlevnaden inom taxibranschen och att ledningen i bolagen skulle ta ansvar för hastighetsefterlevnaden och införa metoder som kraftigt ökade denna. I studien fördes dialog mellan taxibolag och representanter från Polisen, Trafikverket och Transportstyrelsen och för att kunna dra slutsatser om effekten av dialogarbetet genomfördes hastighetsmätningar före och efter dialogtillfällena. De åtgärder som bedömdes ha störst potential för att öka hastighetsefterlevnaden var krav på uppföljning och egenkontroll vid upphandling, tekniska lösningar som stöttar föraren att hålla rätt hastighet samt geofencing som begränsar hastigheten i vissa områden. Resultaten från studien visar att taxiförare, så väl som övriga personbilsförare, är dåliga på att hålla hastighetsgränsen. Det gick dock inte att utläsa några betydande förändringar mellan mättillfällena vilket antydde att det ännu inte hade införts några åtgärder som gett resultat på hastighetsefterlevnaden.

Vadeby med flera (2019) kunde även konstatera att företagets anslutning till ledningssystemet Säker (Grön) Taxi, som följer ISO 14001, inte återspeglades i taxiförarnas körbeteende. En orsak till den dåliga hastighetsefterlevnaden hos taxiförare är den provisionsbaserade ersättningen som uppmuntrar förare att köra fortare än vad som tillåts då taxeringen vanligen sker på både avstånd och tid eller som fast pris för en viss given sträcka. Detta är ytterligare ett bevis för att problemet med hastighetsefterlevnaden behöver lösas på ledningsnivå.

Exempel på förarkulturer hos lastbilsföretag

En studie genomfördes av Linderholm med flera (2008) där det huvudsakliga syftet med projektet var att kartlägga yrkesförarkulturer med särskilt fokus på lastbilsförare. Överlag var förarnas attityder till trafiksäkerhet god. Däremot kunde det utläsas att normalisering av mindre olyckor bland yrkesförare är vanligt. Drygt var femte förare ansåg att det är okej att köra 5–10 km för fort och ungefär var sjunde ansåg att det är okej att köra för fort om trafikmiljön tillåter det. Trots detta uppgav de allra flesta att de håller hastigheten ganska ofta eller alltid.

2.6. Sammanfattande analys

Verksamheter påverkar trafiksäkerheten

Både privata och offentliga verksamheter påverkar trafiksäkerheten. De allra flesta verksamheter genererar resor och transporter som påverkar trafiksäkerheten för medarbetare, verksamhetens närmsta intressenter och för samhället i stort (ofta kallat tredje part). En studie visar att 45 procent av dödsolyckorna som skedde i svensk vägtrafik under 2019 var arbetsrelaterade. Flera studier visar också på hastighetsöverträdelser hos yrkestrafiken och andra yrkesgrupper – allra mest för taxi, färdtjänst samt bud, transport och logistik men även för yrkesgrupper som inte utgör yrkestrafik. Det kan alltså konstateras att företag,

organisationer och myndigheter som har anställda som kör i tjänsten, eller som utför eller köper transporter, både påverkas av och påverkar trafiksäkerheten.

Trafiksäkerhet som hållbarhetsfråga

Trafiksäkerhet är en hållbarhetsfråga. Sedan 2015 är trafiksäkerhet en del av hälsan i Agenda 2030 genom att delmål 3.6 innebär att minska antalet dödsfall och skador i vägtrafiken. Agenda 2030 har också mål om hållbar konsumtion och produktion. Delmål 12.6 innebär att uppmuntra företag att tillämpa hållbara metoder och hållbarhetsredovisning och delmål 12.7 att främja hållbara metoder för offentlig upphandling. Trafiksäkerhetsrisker är också en relevant fråga för arbetsmiljöarbetet (delmål 8.8).

Genom att trafiksäkerhet är en hållbarhetsfråga är det också rimligt att trafiksäkerhet ingår tillsammans med andra hållbarhetsaspekter i företagens hållbarhetsarbete/-redovisning samt i myndigheters och andra transportköparens kravställande. Även Stockholmsdeklarationen betonar betydelsen av att både offentliga och privata aktörer är med och tar sitt ansvar för trafiksäkerheten.

Tidigare studier visar dock att synen på trafiksäkerhet som en hållbarhetsfråga inte är utbredd i företagen ännu. Trafikverket och andra aktörer behöver fortsätta att lyfta trafiksäkerhet som en hållbarhetsfråga – och det behövs också konkret stöd för företagen för hur de kan arbeta med sin trafiksäkerhetspåverkan inom ramen för hållbarhetsarbete/-redovisning.

Många arbetsplatsolyckor sker i trafiken – och många trafikolyckor är arbetsrelaterade

Trafiksäkerhet är en väsentlig hållbarhetsfråga för transportgenererande verksamheter, men också en viktig *arbetsmiljöfråga*. Enligt Arbetsmiljöverket sker många arbetsplatsolyckor inom transport där lastbilschaufförer är den mest utsatta yrkesgruppen.

Många kör också i tjänsten utan att vara yrkestrafikanter. Byggbranschen har alltmer börjar uppmärksamma trafiksäkerhetsriskerna och har initierat arbete med att integrera trafiksäkerhet i det systematiska arbetsmiljöarbetet. Fokus ligger främst på krocksäkerhet hos skåpbilar (lätta transportbilar) och säker lastning, och mindre på hastighetsefterlevnad som påverkar både medarbetares säkerhet och tredje part.

Hemtjänstpersonal är också en yrkesgrupp som kör mycket i tjänsten – i snitt lägger hemtjänstpersonal 25 procent av sin arbetsdag på restid. Arbetsmiljöverket menar att trots det missar arbetsgivarna att riskbedöma hemtjänstens bilresor. En granskning som fackförbundet Kommunal har gjort visar att hemtjänstpersonal är mer utsatta för trafikolyckor än vad bussförare och taxiförare är. Detta är således en yrkesgrupp som borde uppmärksammas mer i trafiksäkerhetsarbetet framöver.

Stor outnyttjad potential genom kravställandet

Det finns en betydande trafiksäkerhetspotential av att ställa krav på fordon, resor och transporter. Till exempel involverade 36 procent av dödsolyckorna som skedde i svensk

vägtrafik under 2019 en upphandlad transporttjänst och 63 procent av alla nyregistrerade fordon i Sverige ägs av en juridisk person.

Både offentliga myndigheter och privata transportköpare kan ställa trafiksäkerhetskrav på transportutförarna. Kravställandet är grunden för kvalitetssäkring av transporter. Samtidigt visar flera studier att kravställandet vad gäller trafiksäkerhet bör bli betydligt bättre – trots att frågan om kravställande har varit på tapeten ända sedan arbetet med kvalitetssäkring av transporter tog fart runt millennieskiftet genom Vägverkets uppdrag.

Transportköpare behöver stöd i konsten att ställa krav vid inköp och upphandling av fordon, resor och transporter. Det gäller också vid köp av varor och tjänster som i sin tur medför resor och transporter. Generellt är kravställandet bättre för miljökrav än för trafiksäkerhetskrav, visar flera studier. Trafiksäkerhetskraven som ställs på fordon kan också vara föråldrade. Samtidigt är det enklare och mer förekommande att ställa fordonskrav och följa upp dessa krav. Krav på förarbete som exempelvis hastighetsefterlevnad är mindre förekommande. För att upphandlingskraven ska få genomslag och trovärdighet är det också viktigt att kraven följs upp.

Teknikstöd ger nya möjligheter till uppföljning

Det finns flera drivkrafter för verksamheters insatser för ökad trafiksäkerhet. En drivkraft utgörs av den teknikutveckling som skett senaste åren vad gäller möjligheter att följa upp hastighetsefterlevnad och andra trafiksäkerhetsfaktorer och att ge stöd till förare. Teknikstöden gör det också lättare för transportköpare att ställa trafiksäkerhetskrav. RISE har gjort en sammanställning av olika förarstöds- och uppföljningssystem för lastbilar, bussar och taxibilar (se avsnitt 2.4) som är en bra utgångspunkt. Därutöver finns också goda möjligheter till uppföljning genom system för elektroniska körjournaler som ofta används i servicebilar och fordon som används inom byggverksamhet och hemtjänst.

Från ledningsnivå till individ

Erfarenheterna från arbetet med kvalitetssäkring av transporter har varit att det är viktigt att lyfta trafiksäkerhetsfrågan på ledningsnivåer i verksamheterna. På ledningsnivå finns ofta också möjligheten att skapa förutsättningarna för att individuella medarbetare ska kunna agera trafiksäkert i vardagen – genom hur tidsscheman sätts, hur belöningsystemen ser ut i företaget, och så vidare.

På ledningsnivå sätts företagets policy och riktlinjer vad gäller trafiksäkerhet och andra hållbarhetsaspekter. Sedan blir det också viktigt att omsätta det som företagsledningen uttrycker i policy/riktlinjer till praktik – att få trafiksäkerheten att genomsyra hela verksamheten och etablera en god säkerhetskultur. Det kan också vara en fråga för fortsatt arbete med metoder, verktyg och annat stöd.

Olika metoder, verktyg och processtöd

Det finns flera olika sätt för en verksamhet att arbeta med och påverka trafiksäkerheten. Verksamheter med stor trafiksäkerhetspåverkan är *transportutförarna* som är alla de företag

som säljer transporter, till exempel lastbilsåkerier, bussföretag, taxiföretag, budfirmor och så vidare, eller företag som utför sina egna gods- eller persontransporter. Många verksamheter genererar också resor och transporter utan att vara transportföretag, till exempel företag inom bygg och anläggning, hemtjänsten och hemsjukvården. För de allra flesta verksamheter görs resor i tjänsten och för dessa finns ett *arbetsgivaransvar* och i många fall behöver också trafiksäkerheten beaktas i verksamhetens systematiska arbetsmiljöarbete. Både offentliga myndigheter och privata företag agerar också ofta *transportköpare* och har då möjlighet att ställa krav vid inköp och upphandling.

Beroende på typ av verksamhet är således olika trafiksäkerhetsingångar relevanta och i denna rapport har fem huvudsakliga sätt för verksamheter att arbeta med och påverka trafiksäkerheten lyfts fram:

- ▷ krav vid inköp och upphandling
- ▷ systematiskt trafiksäkerhetsarbete
- ▷ tjänsteresor
- ▷ systematiskt arbetsmiljöarbete
- ▷ hållbarhetsarbete/-redovisning

En översikt för metoder, verktyg och processtöd för verksamheters arbete med trafiksäkerhet ges i Tabell 8. Dessa har beskrivits mer utförligt i avsnitt 2.4.

Tabell 8. Översikt för metoder, verktyg och processtöd som rör verksamheters arbete för ökad trafiksäkerhet.

Metod, verktyg etc.	Ingång/process					Målgrupp
	Krav vid inköp och upphandling	systematiskt trafiksäkerhetsarbete	tjänsteresor	systematiskt arbetsmiljöarbete	hållbarhetsarbete/-redovisning	
ISO 39001: Ledningssystem-standard för vägtrafiksäkerhet		●				Transportföretag Företag med egna person- och godstransporter
Fair Transport: Stöd för transportköpare	●				●	Privata transportköpare Statliga myndigheter Kommuner och regioner
Fair Transport: Hållbarhets-certifiering för godstransporter		●			●	Transportföretag i godstransportbranschen
Säker Grön Taxi: Svenska Taxiförbundets certifiering för taxiföretag		●			●	Taxiföretag
Trafiksäkerhetsrevision: SKR:s metod för kommuners trafiksäkerhetsarbete (uppdateras under 2022)		●				Kommuner

Förordning (2020:486) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar	●				Statliga myndigheter
Statens inköpscentral vid Kammarkollegiet: Ramavtal som statliga myndigheter kan avropa fordon från	●				Statliga myndigheter
Adda Fordon 2022: Ramavtal som kommuner och regioner kan avropa fordon från.	●				Kommuner och regioner
Bilpolicy: Modell för att ställa miljö- och trafiksäkerhetskrav på förmåns- och tjänstebilar	●		●		Utvecklat av/för Afry. Möjligt för andra företag att ta efter.
Mötes- och resepolicy: Trafikverkets skrift om hur man tar fram en mötes- och resepolicy med inspiration, fakta och exempel			●		Kommuner och regioner Statliga myndigheter Privata företag
REMM 10-stegsmetod för resfria möten			●		Statliga myndigheter
Handlingsplan för hållbart resande (grön resplan) och kampanjer för hållbart resande på arbetsplatser			●		Kommuner och regioner Statliga myndigheter Privata företag
Arbetsmiljöverkets stöd för det förebyggande arbete för säkerhet i trafiken				●	Arbetsgivare Skyddsombud
Prevent: Utbildningar och stödmaterial (till exempel checklistor) för det systematiska arbetsmiljöarbetet				●	Arbetsgivare Skyddsombud
FIA Road Safety Index: Metodik för att mäta organisationers fotavtryck när det gäller trafiksäkerhet		●		●	Företag/bolag som har trafiksäkerhet som väsentlig hållbarhetsfråga
Bra Miljöval: Hållbarhetsmärkning av transporter				●	Transportföretag
Svanen: Hållbarhetsmärkning av transporter				●	Transportföretag

3. Målgrupper och arenor

3.1. Inriktningar, målgrupper och arenor

Som underlag för fortsatt arbete med att ta fram förslag på metoder, verktyg och annat stöd presenteras nedan en analys och definition av relevanta målgrupper inom arbetsgivare, transportutförare och transportköpare. Några viktiga arenor för att nå ut till målgrupperna presenteras också. I Tabell 9 finns en översikt för målgrupperna och exempel på relevanta kanaler för att nå ut till målgrupperna.

Anställdas resor i tjänsten

Många yrkesgrupper reser under arbetstid utan att vara yrkestrafikanter. Exempel på dessa yrkesgrupper är hantverkare och hemtjänstpersonal, och de färdas oftast med transportmedel som personbil/skåpbil eller cykel som arbetsgivaren tillhandahåller. Eftersom transporterna sker under arbetstid har arbetsgivaren ett arbetsmiljöansvar. Arbetsgivaren ska säkerställa att de fordon som används är säkra och att de används på ett säkert sätt.

Tjänsteresor kan göras till exempelvis möten och mellan arbetsställen och kunder. Både offentliga myndigheter (stat, region och kommun) och privata företag kan ställa krav på sina tjänsteresor. *Mötes- och resepolicy*n är ett lämpligt verktyg för ändamålet, men det ligger sannolikt närmare till hands att beakta sådana krav vid tjänsteresor till möten och liknande tjänsteresor, det vill säga primärt för ”tjänstemannasidan”.

För andra typer av verksamheter, där medarbetarna sällan reser till möten, är det mer naturligt att arbeta med trafiksäkerhetsriskerna genom det *systematiska arbetsmiljöarbetet*. Det rör till exempel företag inom bygg- och servicebranschen som kör mellan arbetsställen och hemtjänsten som kör mellan brukare samt teknisk förvaltning. **Företag i byggbranschen** har alltmer börjat beakta trafiksäkerhet med fokus på krocksäkerhet hos servicebilar och säker lastning. Fokus behöver också riktas mot ytterligare trafiksäkerhetsfaktorer, inte minst hastighetsefterlevnad som påverkar både den enskilda medarbetarens säkerhet och tredje part. För **hemtjänsten** är vår bedömning att detta är en utsatt yrkesgrupp i trafiken, men att trafiksäkerhetsfrågan inte verkar ha lyfts på samma sätt som för exempelvis byggföretagen. Även företag i **servicebranschen** (till exempel städ- och hemtjänstföretag) och **säljare** är verksamheter vars medarbetare utför många resor i tjänsten.

För att beakta trafiksäkerhet för resor i tjänsten blir det rimligt att integrera trafiksäkerhet i de checklistor och annat stöd som redan finns för arbetsmiljöarbetet via Arbetsmiljöverket, Prevent och liknande arenor. Genom att **kommuner, regioner och statliga myndigheter** är arbetsgivare för flera av dessa målgrupper, blir dessa aktörer och deras organisationer (till exempel SKR) också viktiga mottagare av kunskapsstöd och verktyg.

Arenor för att nå målgruppen arbetsgivare – anställdas resor i tjänsten

Det **systematiska arbetsmiljöarbetet** är en viktig plattform för arbetet med säkra resor i tjänsten. Både arbetsgivare och arbetsplatsernas skyddsombud behöver nås av information och konkret stöd. Viktiga kanaler blir då exempelvis följande:

- ▷ Arbetsmiljöverket
- ▷ Prevent
- ▷ Branschorganisationer (Byggföretagen, Installatörsföretagen, SKR etc.)
- ▷ Fackförbund (Kommunal, Byggnads, Elektrikerna etc.)

Även **HR-avdelningar** hos arbetsgivarna är viktiga mottagare av information och konkret stöd när det gäller arbetet med hållbara (inklusive säkra) resor i tjänsten, till exempel genom inkludering i mötes- och resepolicy och bilpolicy för verksamheten.

När det gäller fordonskrav är viktiga arenor **Adda Inköpscentral** (för kommuner och regioner) och **Statens Inköpscentral vid Kammarkollegiet** (för statliga myndigheter).

Transporter i egen regi

Många företag säljer person- och godstransporter (transportsäljare), medan andra företag och myndigheter utför transporter i egen regi utan att vara transportsäljare. Som transportutförare har man ett direkt arbetsgivaransvar och därmed arbetsmiljöansvar för yrkesmässiga transporter, transporter som kan utföras med cykel, personbil/skåpbil, buss eller lastbil. Arbetsgivaren (transportutföraren) behöver säkerställa att rätt förutsättningar ges för att transporterna ska kunna utföras på ett säkert sätt, att de fordon som används är säkra och att de används på ett säkert sätt.

I målgruppen finns transportsäljarna som är de **transportföretag** som säljer person- eller godstransporter. Denna grupp kallas juridiskt även för *yrkestrafik*, det vill säga vägtrafik där transporttjänster tillhandahålls mot ersättning. Det kan handla om:

- ▷ Lastbilsföretag och lastbilscentraler
- ▷ Bud och varudistribution i lätta fordon
- ▷ Bussföretag
- ▷ Taxiföretag och beställningscentraler
- ▷ Färdtjänst (i regel taxiföretag)

I denna målgrupp utmärker sig lastbilsföretag genom stor inblandning i dödsolyckor, dock minde ofta som vållande. Taxiföretagen utmärker sig genom sämre hastighetsefterlevnad än andra yrkestrafikanter. Flera av branschorganisationerna arbetar i dagsläget aktivt med trafiksäkerhet som en del i ett hållbarhetssammanhang, till exempel genom Fair Transport som drivs av Sveriges Åkeriföretag och Transportföretagen. Däremot är det mer oklart i vilken uträkning som Svenska Taxiförbundet driver trafiksäkerhetsfrågan i dagsläget.

För flera av målgrupperna ovan finns olika kunder och marknader. Till exempel för bussföretag så skiljer man på upphandlad busstrafik (linjetrafik) och kommersiell trafik (turisttrafik, beställningstrafik). Även taxiföretag har en upphandlad del och en del som beställs av privata kunder och organisationer. Det är också ofta fråga om små företag som

samlas i beställningscentraler, vilket kan vara både en fördel och en utmaning när man vill nå ut och påverka beteenden hos såväl företagsledningar som individuella förare.

Bland transportutförarna finns även de **företag och myndigheter som själva genomför person- eller godstransporter** med anställda medarbetare och egna fordon, utan att vara transportsäljare. Många av de stora företagen har både egna transporter och köper in transporter, till exempel Ikea, Arla Foods och Ica. Det finns även enstaka exempel på företag som genomför persontransporter, till exempel transporterar Autoliv medarbetare till Vårgårda. För dessa företag blir det viktigt att ställa krav på de egna transporterna och ett ansvar finns också ur ett arbetsgivarperspektiv.

Arenor för att nå målgruppen arbetsgivare/transportutförare – transporter i egen regi

För att nå ut till transportföretagen (transportsäljarna) blir branschorganisationerna viktiga kanaler, till exempel:

- ▷ Sveriges Åkeriföretag
- ▷ Transportföretagen / Sveriges Bussföretag
- ▷ Svenska Taxiförbundet

Transportföretagen (transportsäljarna) har flera arenor för sitt trafiksäkerhetsarbete. **ISO 39001** utgör en viktig plattform för trafiksäkerhetsarbetet. Det finns också en tydlig plattform för hållbara godstransporter (inklusive trafiksäkerhet) genom **Fair Transport**. Även Bra Miljöval och Svanen är på gång att integrera trafiksäkerhet i sina märkningar. Svenska Taxiförbundet har genom **Säker Grön Taxi** en potentiell plattform, men det är i dagsläget få taxiföretag som är certifierade.

För företag och myndigheter som utför egna transporter (och för transportföretagen) är det **systematiska arbetsmiljöarbetet** en viktig plattform för trafiksäkerhetsarbetet. Det innebär att viktiga kanaler utgörs av:

- ▷ Arbetsmiljöverket
- ▷ Prevent
- ▷ SKR (för kommuner och regioner med egna transporter)
- ▷ Fackförbund (Transportarbetarförbundet, SEKO etc.)

För transportutförarna blir också de arenor för aktörssamverkan som **Trafikverket** driver viktiga liksom den information och konkret stöd som ges av Trafikverket och andra aktörer (till exempel Folksam, MHF och NTF).

Kravställande vid köp av transporter

Många myndigheter och företag är transportköpare, antingen av transporterna i sig eller av tjänster som innefattar vägtransporter. Man påverkar inte direkt de fordon som används, men man kan ställa kvalitetskrav på de transporter som utföraren tillhandahåller.

Transportköparna dikterar genom sitt kravställande till stor del de villkor för vilka transporterna utförs. Transportköpare bör säkerställa att rätt förutsättningar ges för att transporterna ska kunna utföras på ett säkert sätt, att de fordon som används uppfyller vissa säkerhetskrav och att utföraren kan säkerställa att transporterna utförs på ett säkert sätt.

Bland transportköparna finns både **offentliga myndigheter** (kommuner, regioner och statliga myndigheter) inklusive **myndighetsägda bolag** samt många privata **företag** som

köper transporter. Transportköparna kan vara en målgrupp som är svår att nå, inte minst gäller det privata företag som köper transporter där det inte finns en tydlig arena att nå ut på.

Arenor för att nå målgruppen transportköpare – kravställande vid köp av transporter

Viktiga kanaler för att nå kommuner och regioner är **SKR** samt även **Svensk kollektivtrafik** som är branschorganisation för de regionala kollektivtrafik-myndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige.

För privata företag som köper transporter kan relevanta kanaler vara **Svenskt Näringsliv** och **Näringslivets Transportråd**²⁵.

För att nå transportköparna blir också de arenor för aktörssamverkan som **Trafikverket** driver viktiga liksom den information och konkret stöd som ges av Trafikverket och andra aktörer (till exempel Folksam, MHF och NTF).

Inom **Fair Transport** erbjuds stöd riktat till transportköpare. Fair Transport drivs av aktörer som verkar för mer hållbara godstransporter vilket även inkluderar trafiksäkerhet. Även Bra Miljöval och Svanen är på gång att integrera trafiksäkerhet i sina märkningar vilket kan vara en arena för att påverka transportköpare.

Genom att se trafiksäkerhet som en hållbarhetsfråga blir det också rimligt att vända sig till hållbarhetsansvariga på företagen. Det innebär att forum som exempelvis **CSR Sweden**²⁶ blir en relevant arena. Det finns också regionala CSR-förbund, till exempel CSR Väst²⁷.

Inriktningar/målgrupper som inte hanteras i fortsatt arbete

Det finns ytterligare möjliga inriktningar för de metoder, verktyg och stöd som ska tas fram riktade till arbetsgivare, transportutförare och transportköpare. Dessa ingår dock inte i uppdraget, men beskrivs översiktligt nedan.

Arbete på/vid väg

Denna inriktning rör personer som arbetar på och vid väg, utanför fordon, och som därmed är utsatta för trafiksäkerhetsrisker. Exempelvis handlar detta om väg- och anläggningsarbete, trafikdirigering, underhållsarbete eller städning av väg, bärgnings- eller servicearbete av fordon på väg och räddningsarbete av skadade i trafikolyckor. De företag/organisationer i byggbranschen som intervjuats av Wennberg med flera (2022a) lyfter särskilt fram trafiksäkerhetsrisker vid arbete på väg och behovet av att påverka trafikanternas beteenden. Detta är dock en inriktning som inte ingår i uppdraget.

Föreningars resande

Till organiserade transporter kan även räknas sådana transporter som köps av föreningar av olika slag, inte minst av idrottsföreningar som reser till matcher/tävlingar. Föreningar bör också ställa krav på de företag som tillhandahåller transporten och behöver sannolikt stöd i sitt kravställande. Detta är dock en inriktning som inte ingår i uppdraget.

²⁵ <https://transportrad.se/>

²⁶ <https://www.csrsweden.se/>

²⁷ <https://csrvastsverige.se/>

Tabell 9. Översikt för relevanta målgrupper inom arbetsgivare, transportutförare och transportköpare och exempel på relevanta kanaler för att nå ut till målgrupperna.

Inriktning	Målgrupper exempel	Huvudsakliga färdssätt	Mottagare i verksamheten	Kanaler		
				Branschorganisationer	Packförbund	Övriga
Anställdas resor i tjänsten (målgrupp arbetsgivare)	Kommuner, regioner och statliga myndigheter					
	Tjänstepersoners möten/tjänsteärenden	Cykel, kollektivtrafik, personbil	Ledning och HR Förvaltning/bolag med ansvar för inköp av fordon	SKR	TCO, SACO m.fl.	Upphandlingsmyndigheten Kammarkollegiet SKR / Adda Inköpscentral
	Hemtjänst, hemsjukvård etc.	Personbil, cykel	Ledning Skyddsombud	SKR	Kommunal m.fl.	Arbetsmiljöverket, Prevent
	Teknisk förvaltning	Personbil, lätta transportfordon, eldrivna arbetsfordon, cykel	Ledning Skyddsombud	SKR	Kommunal m.fl.	Arbetsmiljöverket, Prevent
	Företag i byggbranschen	Personbil, lätta transportfordon	Företagsledning och HR Skyddsombud	Byggföretagen, Installatörsföretagen m.fl.	Byggnads, Elektrikerna m.fl.	Arbetsmiljöverket, Prevent
	Företag i servicebranschen (städ, hemtjänst etc.)	Personbil, lätta transportfordon	Företagsledning och HR Skyddsombud			Arbetsmiljöverket, Prevent
	Säljare, konsulter etc.	Personbil	Företagsledning och HR Skyddsombud		Säljarnas riksförbund	Arbetsmiljöverket, Prevent
Transporter i egen regi (målgrupp arbetsgivare/ transportutförare)	Transportsäljare / transportföretag • Lastbilsföretag och -centraler • Bud/varudistribution i lätta fordon • Bussföretag • Taxiföretag • Färdtjänst (i regel taxiföretag)	Tung och lätt lastbil Buss Personbil Specialfordon	Trafiksäkerhetsansvarig Hållbarhetsansvarig Kvalitetsansvarig Skyddsombud	Sveriges Åkeriföretag Sveriges Bussföretag Svenska Taxiförbundet	Transportarbetar- förbundet, SEKO m.fl.	Fair Transport Arbetsmiljöverket, Prevent
	Privata företag med egna gods- eller persontransporter	Tung och lätt lastbil Buss	Trafiksäkerhetsansvarig Hållbarhetsansvarig Kvalitetsansvarig Skyddsombud		Transportarbetar- förbundet, SEKO m.fl.	Arbetsmiljöverket, Prevent
	Kommuner, regioner och statliga myndigheter	Tung och lätt lastbil Buss	Ledning Skyddsombud	SKR	Transportarbetar- förbundet, SEKO m.fl.	Arbetsmiljöverket, Prevent
Kravställande vid köp av transporter (målgrupp transportköpare)	Kommuner, regioner och statliga myndigheter	Tung och lätt lastbil, buss, personbil, specialfordon	Upphandlingsenhet, förvaltningar/bolag med ansvar för inköp av fordon	SKR Svensk kollektivtrafik	-	
	Företag som är transportköpare	Tung och lätt lastbil	Inköpsavdelning / transportansvarig Hållbarhetsavdelning / hållbarhetschef	Svenskt näringsliv, Näringslivets transportråd, CSR Sweden m.fl.	-	Trafikverket Fair Transport

3.2. Målgrupperna och deras behov av stöd

Utifrån målgruppsanalysen ovan kan det konstateras att det finns några huvudsakliga kategorier av målgrupper. Till exempel återkommer kommuner, regioner och statliga myndigheter för samtliga inriktningar. Nedan ges en beskrivning av de huvudsakliga målgruppskategorierna och deras behov av stöd.

Kommuner, regioner och statliga myndigheter

Offentliga aktörer (kommuner, regioner och statliga myndigheter) samt myndighetsägda bolag är en given målgruppskategori. Det finns en förväntan på att offentliga aktörer ska vara goda förebilder när det gäller trafiksäkerhet och andra hållbarhetsfrågor och genom sitt kravställande har offentliga aktörer också en direkt påverkan på hur de privata aktörerna agerar. Kommuner, regioner och statliga myndigheter kan behöva stöd inom framförallt följande områden:

- ▷ Anställdas resor i tjänsten utifrån både arbetsmiljö- och hållbarhetsperspektiv
- ▷ Transporter i egen regi utifrån både arbetsmiljö- och hållbarhetsperspektiv
- ▷ Kravställande vid köp av fordon, resor och transporter (inklusive vid köp av varor och tjänster som genererar resor och transporter).

Företag som är transportköpare

De privata företag som köper transporter behöver stöd framförallt i **kravställande vid inköp och upphandling** av transporter inklusive köp av varor och tjänster som genererar resor och transporter.

Genom att verksamheten genererar transporter och därmed har en trafiksäkerhetspåverkan blir trafiksäkerhet en väsentlig hållbarhetsfråga för denna typ av företag. Därmed blir det också relevant att ge stöd för hur trafiksäkerhet kan integreras i **hållbarhetsarbete och hållbarhetsredovisning** till företagen som är transportköpare.

Transportföretag

Transportföretag kan framförallt behöva stöd när det gäller att bedriva ett **systematiskt trafiksäkerhetsarbete**, även med koppling till arbetsmiljöarbetet. Det blir då också intressant att lyfta fram exempel på transportföretag som arbetar systematiskt med trafiksäkerhet och med sin säkerhetskultur för att omsätta policy till handling. Stödet kopplat till ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete och säkerhetskultur kan också innefatta information om vilka teknikstöd för förarbeteende och uppföljning som finns.

För ett transportföretag är också trafiksäkerhet en väsentlig hållbarhetsfråga. Därmed blir det också relevant att ge stöd för hur trafiksäkerhet kan integreras i **hållbarhetsarbete och hållbarhetsredovisning** till transportföretagen. Genom medarbetares utsatthet för trafiksäkerhetsrisker behöver även sådana risker hanteras inom OHS (arbetsrelaterad säkerhet och hälsa) som brukar vara en del av hållbarhetsarbete/-redovisning.

Företag som utför egna gods- eller persontransporter

Liksom för transportföretag kan företag som utför sina egna gods- eller persontransporter framförallt behöva stöd när det gäller att bedriva ett **systematiskt trafiksäkerhetsarbete**. Detta kan också vara en del av det **systematiska arbetsmiljöarbetet**. Det blir då också intressant att lyfta fram exempel på företag som arbetar systematiskt med trafiksäkerhet och med sin säkerhetskultur för att omsätta policy till handling. Stödet kopplat till ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete och säkerhetskultur kan också innefatta information om vilka teknikstöd för förarbeteende och uppföljning som finns.

För ett företag som utför egna gods- och persontransporter kan också trafiksäkerhet vara en väsentlig hållbarhetsfråga. Därmed blir det också relevant att ge stöd för hur trafiksäkerhet kan integreras i **hållbarhetsarbete och hållbarhetsredovisning** till dessa företag. Genom medarbetares utsatthet för trafiksäkerhetsrisker behöver även sådana risker hanteras inom OHS (arbetsrelaterad säkerhet och hälsa) som brukar vara en del av hållbarhetsarbete/-redovisning.

Företag vars medarbetare utför resor i tjänsten

Företag vars medarbetare utför resor i tjänsten behöver stöd för hur dessa resor kan utföras på ett trafiksäkert sätt. För många företag, till exempel inom bygg- och servicesektorn, är det **systematiska arbetsmiljöarbetet** den främsta plattformen för att beakta trafiksäkerhet. Det behövs information riktad till företagen för detta ändamål och information integreras med fördel i de checklistor som används för det systematiska arbetsmiljöarbetet (till exempel genom Arbetsmiljöverket och Prevent).

För företag som genererar en väsentlig mängd resor i tjänsten blir trafiksäkerhet också en väsentlig hållbarhetsfråga. Dessa kan behöva stöd för **hållbara tjänsteresor** där trafiksäkerhet är en del i resepolicy och i arbetet för mer hållbart resande. Det är också relevant att ge stöd för hur trafiksäkerhet kan integreras i **hållbarhetsredovisning** till dessa företag. Genom medarbetares utsatthet för trafiksäkerhetsrisker behöver även sådana risker hanteras inom OHS (arbetsrelaterad säkerhet och hälsa) som brukar vara en del av hållbarhetsarbete/-redovisning. Det blir sannolikt mer naturligt att göra om trafiksäkerhet är en del i arbetsmiljöarbetet.

4. Förslag på kunskapsstöd

4.1. Översikt

Vad ska förmedlas och till vem?

En översikt för föreslagna stöd/verktyg riktade till arbetsgivare, transportutförare och transportköpare visas i Tabell 10 nedan. Förslaget tar utgångspunkt i sammanställningen av tidigare studier och utredningar och av befintliga metoder, verktyg och processtöd (kapitel 2) samt i analysen av målgrupper och deras behov av stöd (kapitel 3). Respektive stöd/verktyg beskrivs utförligare i avsnitt 4.2 och 4.3.

Produktionsordning

En första prioritering har gjorts utifrån stödets trafiksäkerhetspotential. Den föreslagna produktionsordningen styrs delvis av prioriteringen, men även av rimlig arbetsgång. Till exempel färdigställs vägledningen för transportutförare om trafiksäkra transporter på väg (2a) före motsvarande vägledning för transportköpare (2b) trots att transportköpares kravställande har bedömts ha högsta prioritet utifrån den utnyttjade trafiksäkerhetspotential som finns i kravställandet. Arbetsgången är nämligen att först arbeta fram relevanta insatsområden för utförare, som sedan omsätts till kravområden för beställarna. Både prioritet och produktionsordning framgår av översiktstabellen nedan.

Tillgängliggörande

Samtliga stöd/verktyg bör tillgängliggöras samlat som nedladdningsbara dokument via en webbplats. Denna webbplats bör fungera som en portal för alla de företag, organisationer och myndigheter som söker information om trafiksäkerhet. Till exempel kan materialet samlas på **Trafikverkets branschwebb (bransch.trafikverket.se)** med ingångar för de olika målgrupperna. Trivector har i tidigare uppdrag tagit fram förslag på webbinformation för företag, organisationer och myndigheter för Trafikverkets branschwebb. Bland de olika ingångar som föreslogs fanns ”för yrkestrafik, transportköpare och arbetsgivare” (Wennberg & Johansson, 2022). Folder och film om trafiksäkerhet som hållbarhetsfråga bör både spridas via webbplatsen och på **sociala medier**.

Samtliga stöd rör också andra aktörers ansvars- och intresseområden. I kapitel 3 pekas viktiga kanaler ut, till exempel är Arbetsmiljöverket och SKR viktiga kanaler för flera av målgrupperna. Dessa aktörer bör involveras för att ge inspel till de stöd som tas fram, och det kan också vara aktuellt att aktörerna står som avsändare tillsammans med Trafikverket. Aktörerna bör också uppmuntras att sprida stödmaterialet i sina kanaler. I översiktstabellen nedan framgår vilka kanaler som är relevanta för vilka stöd.

Förvaltning av stöd

Trafikverket är huvudsaklig avsändare och förvaltare av stödmaterialet.

Tabell 10. Översikt för stöd/verktyg riktade till arbetsgivare, transportutförare och transportköpare. Prioritet anges på skalan 1–4 där 1 innebär högsta prioritet utifrån trafiksäkerhetspotential.

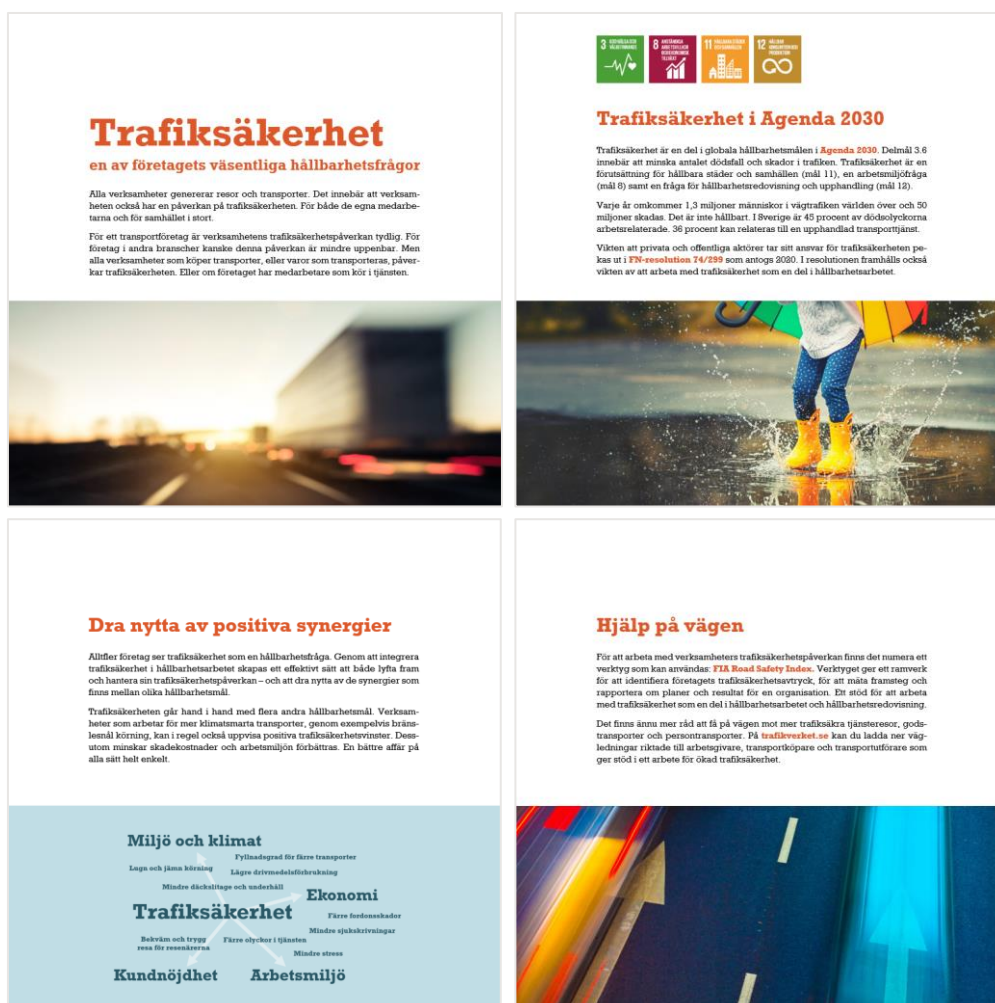
Stöd/verktyg	Målgrupper					Prioritet (1-4)	Produktions- ordning	Tillgänglig- görande	Externa aktörer att involvera
	Kommuner, regioner och statliga myndigheter	Företag som är transport- köpare	Transport- företag	Företag med egna gods- eller person- transporter	Företag med resor i tjänsten				
Trafiksäkerhet som en del i hållbarhetsarbete/ -redovisning (folder och film)	●	●	●	●	●	1	1	Nedladdningsbar folder på webbplats Film för sociala medier	-
1a. Vägledning för arbetsgivare: Trafiksäkra resor i tjänsten	●				●	1	2	Nedladdningsbar skrift på webbplats	Arbetsmiljöverket SKR Byggföretagen Installatörsföretagen
1b. Vägledning för upphandlare: Trafiksäkra resor i tjänsten	●					2	5	Nedladdningsbar skrift på webbplats	Arbetsmiljöverket SKR Byggföretagen Installatörsföretagen
2a. Vägledning för transportutförare: Trafiksäkra transporter på väg	●		●	●		2	3	Nedladdningsbar skrift på webbplats	Arbetsmiljöverket Sveriges Åkeriföretag
2b. Vägledning för transportköpare: Trafiksäkra transporter på väg	●	●				1	4	Nedladdningsbar skrift på webbplats	Arbetsmiljöverket Sveriges Åkeriföretag Byggföretagen
3a. Vägledning för transportutförare: Trafiksäkra persontransporter med buss och taxi	●		●			3	6	Nedladdningsbar skrift på webbplats	Arbetsmiljöverket SKR Svensk kollektivtrafik Sveriges Bussföretag Svenska Taxiförbundet
3b. Vägledning för upphandlare: Trafiksäkra persontransporter med buss och taxi	●					3	7	Nedladdningsbar skrift på webbplats	Arbetsmiljöverket SKR Svensk kollektivtrafik Sveriges Bussföretag Svenska Taxiförbundet
Excelbaserat stödverktyg för att omsätta vägledningarna i verksamheten	●		●	●	●	4	-	-	-
Uppföljningsstöd för insatser i verksamheten	●		●	●	●	4	-	-	-
Exempelsamling med råd och inspiration för en god säkerhetskultur	●		●	●		4	-	-	-

4.2. Trafiksäkerhet i hållbarhetsarbete/-redovisning

Detta stöd innebär ett kortfattat informationsmaterial (folder) riktat till företagsledningar inklusive hållbarhetschefer och liknande med tillhörande film för sociala medier. Syftet är att lyfta trafiksäkerhet som hållbarhetsfråga och som del i Agenda 2030 samt att väcka intresse för övriga stöd som tas fram.

Trafiksäkerhet som hållbarhetsfråga ingår i samtliga föreslagna vägledningarna som tas fram, men det finns ändå ett behov av ett separat kortfattat material riktat till företag i allmänhet. Informationsmaterialet hänvisar till och slussar vidare till vägledningarna. Hänvisning görs också till konkret stöd för att arbeta med verksamheters trafiksäkerhetsavtryck inom hållbarhetsarbete och -redovisning, till exempel FIA Road Safety Index.

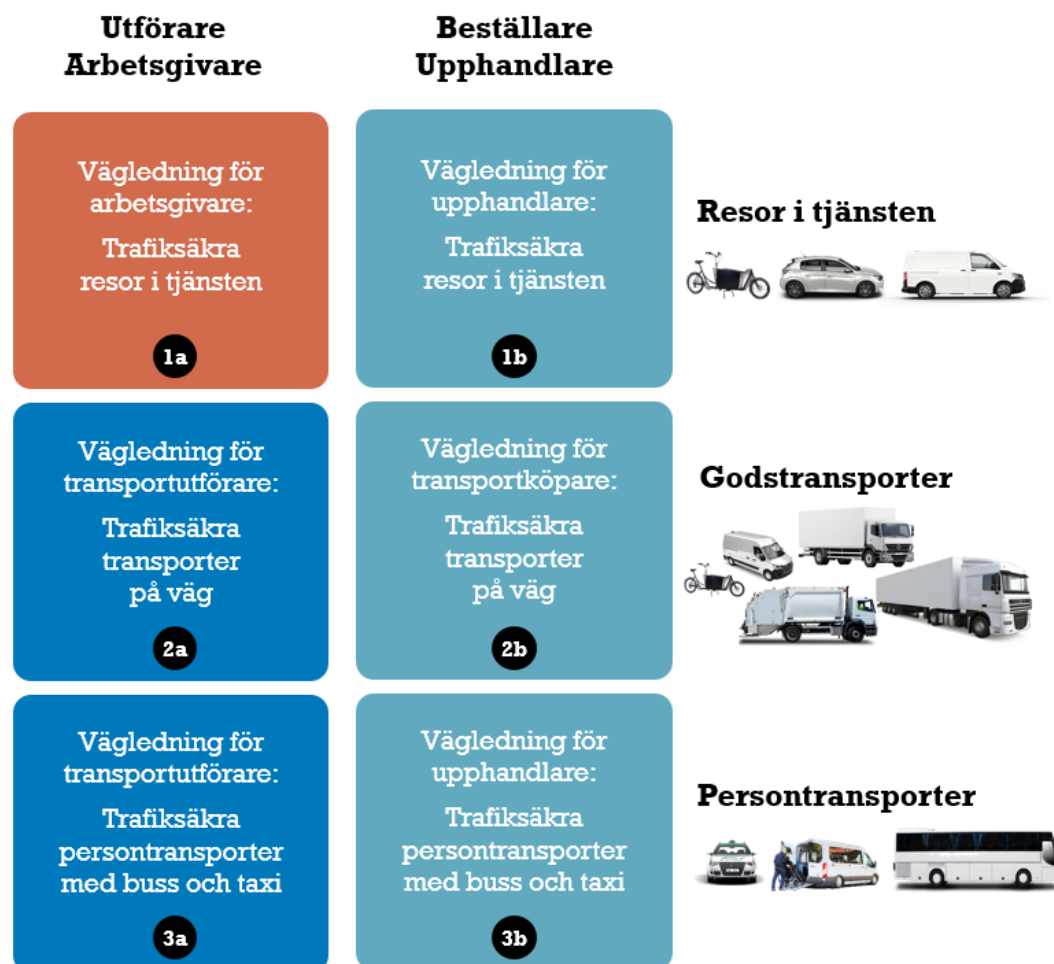
Bilden nedan visar ett utkast för en folder. Hur foldern ser ut i slutlig layout hanteras av Trafikverkets kommunikationsavdelning.



4.3. Vägledning

De huvudsakliga målgrupperna (arbetsgivare, transportutförare och transportköpare) behöver vägledning för insatser för ökad trafiksäkerhet inom tre områden: (1) resor i tjänsten, (2) godstransporter och (3) persontransporter. Det innebär att det behövs sammanlagt sex olika vägledningar som var och en bär ett innehåll riktat till en huvudsaklig målgrupp för ett visst område, se översiktsbild nedan.

En vägledning inom ett visst område (1–3) riktar sig till dels (a) utförare/arbetsgivare, dels (b) beställare/upphandlare. Denna ”dubbelsidighet” finns också i de vägledningar som tagits fram av Länsstyrelsen om klimatsmarta transporter på väg (se avsnitt 2.4) och speglar en ömsesidig växelverkan mellan beställare och utförare. Beställare ställer krav inom vissa kravområden, medan utförare utför insatser inom motsvarande åtgärdsområden. Kvaliteten som utföraren kan leverera styrs till stor del av förutsättningarna som ges av beställaren.



Resor i tjänsten



(1a) Vägledning för arbetsgivare: Trafiksäkra resor i tjänsten

I många verksamheter görs resor i tjänsten. Tjänsteresor görs inte bara till möten och för liknande tjänsteärenden, utan många kör dagligen under arbetstid mellan arbetsställen, kunder, brukare etc. Det innebär trafiksäkerhetsrisker för medarbetarna som ska hanteras i ett systematiskt arbetsmiljöarbete, men erfarenheten är att så sällan görs. Denna skrift behöver således lyfta fram trafiksäkerhet som en arbetsmiljöfråga. Vägledningen lyfter också fram trafiksäkra resor i tjänsten som en del i verksamhetens resepolicy och i arbetet med hållbart resande.

Vägledningen riktar sig till arbetsgivare och handlar om trafiksäkra resor i tjänsten. Den är på cirka 30 sidor och struktureras utifrån följande huvudsakliga innehåll:

- ▷ Varför arbeta med trafiksäkra resor i tjänsten?
- ▷ Inte resa alls och val av färdstätt
- ▷ Insatser som gör det säkrare att gå, cykla, åka kollektivt och köra bil
- ▷ Systematiskt arbetssätt

Det inledande kapitlet fokuserar på trafiksäkerhet som hållbarhets- och arbetsmiljöfråga. Även arbetsgivarens möjligheter att skapa goda förutsättningar för trafiksäkra resor i tjänsten behandlas inledningsvis och även återkommande i vägledningen.

Vägledningen vänder sig till både offentliga myndigheter (kommuner, regioner och statliga myndigheter) och till företag som utför resor i tjänsten, inte minst företag inom bygg- och servicebranschen. Bilder och råd riktas till olika typer av verksamheter, både för att adressera tjänstepersoners resor till möten såväl som hemtjänstpersonalens resor mellan brukare och hantverkarens resor mellan arbetsställen.

(1b) Vägledning för upphandlare: Trafiksäkra resor i tjänsten

Resor i tjänsten kan även genereras genom upphandlade tjänster. Till exempel kan kommuner ställa krav på resor som görs av det upphandlade hemtjänstföretaget. Kommuner, regioner och statliga myndigheter kan också ställa krav på resor som görs av medarbetare hos upphandlade byggtreprenörer. Dessa företag är mottagare av vägledning 1a, men det finns också anledning att rikta särskilt stöd till de myndigheter som handlar upp tjänsterna så att frågan adresseras i kravställandet.

Innehållsmässigt hämtar denna vägledning underlag från vägledning 1a (om insatser som det är rimligt att ställa krav på) och från vägledning 2b/3b (om kravställande i allmänhet). Vägledningen är på cirka 30 sidor och struktureras utifrån följande huvudsakliga innehåll:

- ▷ Varför ställa krav på trafiksäkra resor i tjänsten?
- ▷ Allmänt om kravställande
- ▷ Områden för dialog, krav och uppföljning

Godstransporter



(2a) Vägledning för transportutförare: Trafiksäkra transporter på väg

Denna vägledning riktar sig både till transportföretag och till verksamheter som utför egna transporter på väg. Dessa benämns ”transportutförare” och har likartade behov av stöd. Transporterna kan vara exempelvis transport av paket, byggmaterial, livsmedel och avfall, som utförs med skåpbilar, lätta lastbilar eller tunga lastbilar. Även utförare av arbetsuppgifter som utförs med väghållningsfordon eller liknande kan få råd.

Målgruppen för vägledningen är således både transportföretag och verksamheter som inte verkar i transportbranschen. Den sistnämnda målgruppen utgörs av exempelvis företag som utför sina egna godstransporter, kommuners avfallstransporter, med mera. Bilder och råd riktas till dessa olika typer av verksamheter.

Vägledningen är på cirka 30 sidor och struktureras utifrån följande huvudsakliga innehåll:

- ▷ Varför arbeta med trafiksäkra transporter?
- ▷ Förutsättningar för transporten
- ▷ Insatser för trafiksäkra transporter
- ▷ Systematiskt arbetssätt

Inledningen fokuserar på trafiksäkerhet som hållbarhets- och arbetsmiljöfråga samt på arbetsgivarens möjligheter att skapa förutsättningar för trafiksäkra beteenden. Vägledningen tar också upp behovet av dialog med transportköpare.

(2b) Vägledning för transportköpare: Trafiksäkra transporter på väg

Kravställandet är grunden för att kunna få till ett ökat trafiksäkerhetsengagemang hos olika aktörer. Det behövs stöd riktat till både offentliga aktörer (kommuner, regioner och statliga myndigheter) och till privata företag i konsten att ställa krav vid inköp och upphandling av transporter.

Vägledningen fokuserar på olika möjligheter att ställa trafiksäkerhetskrav för transporter vid inköp och upphandling: både krav vid köp av transporttjänster och krav vid köp av varor och tjänster som medför transporter. Det sistnämnda kan också vara upphandling av byggtreprenader där krav kan ställas på hur transporterna utförs.

När det gäller offentliga aktörernas kravställande utgår vägledningen från de regelverk som styr inköp och upphandling i offentlig sektor, inte minst lagen om offentlig upphandling. Därutöver är det beställaransvar som finns vid köp av transporter en relevant utgångspunkt.

Vägledningen tar avstamp i vägledning 2a och omvandlar insatsområdena i denna vägledning till kravområden. Skriften är på cirka 30 sidor och struktureras utifrån följande huvudsakliga innehåll:

- ▷ Varför ställa krav på trafiksäkra transporter?
- ▷ Allmänt om kravställande
- ▷ Områden för dialog, krav och uppföljning

Persontransporter



(3a) Vägledning för transportutförare: Trafiksäkra persontransporter med buss och taxi

Denna vägledning riktar sig till företag som utför persontransporter, det vill säga primärt buss- och taxiföretag. Dessa transportföretag tillhandahåller i regel både upphandlad trafik (linjetrafik, skolskjuts, färdtjänst etc.) och kommersiell trafik som beställs av privatpersoner, föreningar och andra organisationer. Ibland ingår både buss- och taxiföretag i samma upphandling där den ena parten (i regel taxiföretaget) är underleverantör. Vägledningen ger råd inom insatsområden som rör både upphandlad och kommersiell trafik.

Vägledningen är på cirka 30 sidor och struktureras i likhet med övriga vägledningar utifrån följande huvudsakliga innehåll:

- ▷ Varför arbeta med trafiksäkra persontransporter?
- ▷ Övergripande förutsättningar
- ▷ Insatser för trafiksäkra persontransporter med buss och taxi
- ▷ Systematiskt arbetssätt

Inledningen fokuserar på trafiksäkerhet som hållbarhets- och arbetsmiljöfråga samt på arbetsgivarens möjligheter att skapa förutsättningar för trafiksäkra beteenden. Vägledningen tar också upp behovet av dialog med upphandlare/beställare.

(3b) Vägledning för upphandlare: Trafiksäkra persontransporter med buss och taxi

Även när det gäller persontransporter är kravställandet grundläggande för kvalitetssäkring av transporterna. Det är också viktigt att upphandlare följer upp kraven som ställs och skapar förutsättningar vad gäller upphandlingsmodeller, tidtabeller och andra incitament för att leverera trafiksäkra persontransporter.

Vägledningen är på cirka 30 sidor och struktureras utifrån följande huvudsakliga innehåll:

- ▷ Varför ställa krav på trafiksäkra persontransporter?
- ▷ Allmänt om kravställande
- ▷ Områden för dialog, krav och uppföljning

Vägledningen utgår från trafiksäkerhet som hållbarhets- och arbetsmiljöfråga precis som övriga vägledningar. Innehållsmässigt tas avstamp i vägledning 3a vad gäller insatsområden som är relevanta kravområden och från vägledning 1b/2b för kravställande i allmänhet.

4.4. Övriga stöd/verktyg

Excelbaserat stödverktyg för att omsätta vägledningarna i verksamheten

Som komplement till vägledningarna, framförallt vägledningarna riktade till arbetsgivare (1a) och transportutförare (2a och 3a), kan ytterligare konkret stöd tas fram. Trivector har i flera andra sammanhang utvecklat Excelbaserade checklistor med vilka en verksamhet kan utvärdera sitt nuvarande arbete och sätta prioriteringar för kommande insatser. Detta är verktyg att använda i det löpande arbetet. Dessa verktyg har haft fokus på miljö och energi, men möjlighet finns att tillämpa samma typ av verktyg även för trafiksäkerhet.

De vägledningar som beskrivs ovan är relativt omfattande. De utgör på så vis en kunskapsbas för målgrupperna – med konkreta råd för vad målgrupper förväntas göra. Ett kompletterande stödverktyg (checklista) kan ha syftet att vara en kortare version av vägledningarna. Vägledningen blir då ett ”uppslagsverk” där användaren av stödet kan få veta mer om en viss fråga.

The image displays a printed checklist titled "RES GRÖNT I GRÖNA KRONBERG" and "CHECKLISTA till företag". The checklist is organized into sections: "ÖVERSIKT", "MILJÖ- och respolicy", "Fordonspolicy", "Hållbarhetsmål och vision och/eller strategi", "Grön resplan/handlingsplan med åtgärder för att uppmuntra och underlätta hållbara resor", "Samordning, styrning och information", "Cykel", "Kollektivtrafik", and "Bil". Each section contains a list of tasks or goals, and a table with columns for "NIVÅ" (Level) and "FRIK" (Frequency) to track progress. The checklist is part of a larger document titled "GRÖNA KRONBERG" and includes logos for Kronoberg, Länsstyrelsen, Energisystem, and Trivector.

Figur 26. Exempel på Excelbaserat stöd utvecklat av Trivector i form av en checklista för företags arbete med hållbart resande. Denna checklista är utvecklad inom ramen för ”Gröna Kronoberg”.

Uppföljningsstöd för insatser i verksamheterna

Som en möjlig fördjupning föreslås även ett uppföljningsstöd för att följa upp vilka insatser som genomförts av verksamheten och mäta vilka effekter insatserna har gett. Uppföljningsmetodiken i SUMO (System för utvärdering av mobilitetsprojekt)²⁸ är lämplig utgångspunkt för uppföljningsstödet. Uppföljningsstödet kompletterar, och kan även integreras med, de Excelbaserade stödvertygen (checklistor) för vägledningarna som presenteras ovan. Checklistan kan såldes både ha rollen att ”checka av” insatser som görs i verksamheten och att följa upp och utvärdera de framsteg som görs.

Exempelsamling med råd och inspiration för en god säkerhetskultur

De stöd som föreslås har fokus på att lyfta in trafiksäkerhetsfrågan på ledningsnivå i verksamheterna och ge stöd för integrering av trafiksäkerhet i arbetssätt och rutiner. I samtal med några transportutförare är det tydligt att det även behövs stöd för hur man får ”trafiksäkerhetstänket” att genomsyra verksamheten och påverka enskilda medarbetares beteende för att gå från policy till handling. Att lyfta trafiksäkerhet på ledningsnivå och skapa förutsättningarna och incitamenten för trafiksäkra beteenden är högst väsentligt. Därutöver finns det även behov av att visa exempel på företag som arbetar framgångsrikt med sin säkerhetskultur.

²⁸ [urn:nbn:se:trafikverket:diva-2694](https://nbn.se/trafikverket/diva-2694)

4.5. Uppföljning och utvärdering

I detta avsnitt presenteras förslag på uppföljning och utvärdering för Trafikverkets arbete med kunskapsstöd riktade till arbetsgivare, transportutförare och transportköpare, det vill säga det som Trafikverket benämner *Delprojekt Arbetsgivare* inom uppdraget ”medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet i vägtrafiken”.

Trivector har tidigare tagit fram underlag för Trafikverkets arbete med att genomföra insatser inom detta uppdrag. I en rapport om målgruppsanalys och utvärdering (Wennberg med flera, 2022b) föreslås att utgångspunkten i fortsatt arbete med en långsiktig ambition är en övergripande strategi samt plan för genomförande och uppföljning för respektive insatsområde som tas fram tillsammans med aktörer, se Figur 27.



Figur 27. Översikt för olika delar i ett långsiktigt arbete med insatser inom medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet i vägtrafiken.

Delprojekt Arbetsgivare är ett insatsområde inom ”medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet i vägtrafiken” som därmed behöver en uppföljningsplan. I rapporten av Wennberg med flera (2022b) föreslås en utvärderingsmetodik baserad på SUMO (System för utvärdering av mobilitetsprojekt). SUMO-metodiken användes inom Vägverkets sektorsarbete för att följa upp och utvärdera insatser inom mobility management och trafiksäkerhet. Metodiken bygger på effektlogik som ofta används i utvärdering och utgår från vedertagna socialpsykologiska teorier inom beteendepåverkan. SUMO används fortfarande i viss utsträckning, inte minst inom arbete med hållbart resande.

I nästföljande tabeller presenteras ett förslag på uppföljningsplan för Trafikverkets arbete med Delprojekt Arbetsgivare. Det första steget är att identifiera övergripande mål,

målgrupper, tjänster och erbjudande, se Tabell 11. Därefter bryts målen ner på mål för de olika analysnivåerna och utifrån detta identifieras indikatorer, mätmetod och när respektive mätning ska göras, se Tabell 12.

Tabell 11. Mål, tjänster och erbjudande för Trafikverkets arbete med **Delfprojekt Arbetsgivare**.

Mål, tjänster och erbjudande		
Övergripande mål	Det övergripande målet är att bidra till att minska antalet dödade och allvarligt skadade personer i vägtrafikolyckor där organiserade transporter är inblandade.	
Målgrupper	Direkt målgrupp (som vi vill påverka beteende för): ▷ Verksamheters medarbetare	Indirekt målgrupp (andra aktörer som behöver göra insatser) ▷ Verksamheter <i>Stödjande aktörer:</i> ▷ Arbetsmiljöverket ▷ SKR ▷ Branschorganisationer ▷ Fackförbund
Tjänster	Riktad mot direkt målgrupp <i>(Detta är verksamheternas insatser riktade till medarbetare. Trafikverkets insatser riktar sig primärt till verksamheter och stödjande aktörer.)</i>	Riktad mot indirekt målgrupp T1. Folder T2. Film T3. Vägledning 1a T4. Vägledning 1b T5. Vägledning 2a T6. Vägledning 2b T7. Vägledning 3a T8. Vägledning 3b ...
Erbjudande	Riktad mot direkt målgrupp ▷ Hastighetsefterlevnad ▷ Köra nyktert och drogfritt ▷ Använda bilbälte	Riktad mot indirekt målgrupp <i>Verksamheter:</i> ▷ Ta del av Trafikverkets stödmaterial ▷ Integrera stödet i verksamhetens arbetssätt och rutiner <i>Stödjande aktörer:</i> ▷ Sprida Trafikverkets stödmaterial i de egna kanalerna ▷ Arbeta in Trafikverkets stödmaterial i eget material

Tabell 12. Utvärderingsplan för Trafikverkets arbete med **Delfprojekt Arbetsgivare**. För enkelhetens skull visas inte mål för respektive nivå.

		SUMO-nivå	Indikator	Metod	När
Bakgrund	Y	Yttre faktorer	Omvärld Stödjande aktörers insatser i övrigt	Följ upp ev. förändringar	
	P	Person-relaterade faktorer	Hastighetsefterlevnad hos vägtransporter i förvärvsverksamhet	Folksams mätning	2021 års mätning
Tjänster	A	Aktiviteter	Trafikverket tillhandahåller tjänsterna T1-T8	Dokumentation	...
	B	Kännedom	Kännedom om tjänsterna T1-T8 hos verksamheter och stödjande aktörer	Enkät/intervjuer	...
	C	Användning	Antal unika besök på webbplats... Antal nedladdningar av stödmaterial... Antal visningar av film...	Besöks-/klickstatistik	Kontinuerligt
	D	Nöjdhet	Antal verksamheter och stödjande aktörer som tycker att stödmaterialen är bra...	Enkät/intervjuer	...
			Antal som gillat inlägg/film... Antal som delat inlägg/film...	Besöks-/klickstatistik	Kontinuerligt
Erbjudande	E	Acceptans (intention)	Antal stödjande aktörer som fattar beslut om att sprida Trafikverkets stödmaterial i de egna kanalerna Antal stödjande aktörer som fattar beslut om att arbeta in Trafikverkets stödmaterial i eget material	Dokumentation	Kontinuerligt
	F	Experimentellt individuellt beteende	Antal stödjande aktörer som sprider Trafikverkets stödmaterial i de egna kanalerna Antal stödjande aktörer som arbetar in Trafikverkets stödmaterial i eget material	Dokumentation	Kontinuerligt
	G	Nöjdhet	-	-	-
Effekter	H	Permanent individuellt beteende	Hastighetsefterlevnad hos vägtransporter i förvärvsverksamhet	Folksams mätning	Årsvis
			Säkerhetsstandard hos nyregistrerade fordon som ägs av juridisk person	Registerdata	Årsvis
			Andel transportköpare som ställer trafiksäkerhetskrav vid upphandling av person- och godstransporter på väg.	Enkät/intervjuer	Var 3-4:e år
Effekter	I	Systemeffekter	Antal dödade och allvarligt skadade personer i vägtrafikolyckor med organiserade transporter inblandade.	Trafikverkets djupstudier	Årsvis
			Antal arbetsolycksfall med dödlig utgång som är vägtrafikolyckor.	Arbetsmiljöverkets statistik	Årsvis

Referenser

Afry och FIA (2020). FIA Road Safety Index – Feasibility Study. FIA Road Safety Grant Programme, 2020-07-03.

Andersson, M., Vedung, E. (2008). Drivkrafter för trafiksäkra transporter. Cajoma Consulting.

Andersson, M., Vedung, E. (2005). Länkar i beställarkedjan: En implementerings- och utvärderingsstudie om kvalitetssäkring av upphandlade busstransporter i tre län. Cajoma Consulting och Uppsala universitet, Institutet för bostads- och urbanforskning och Statsvetenskapliga institutionen.

Arbetsmiljöverket (2017). Olycksförebyggande åtgärder för arbetstagare som arbetar på eller vid väg: Resultatet av ett regeringsuppdrag att kartlägga risker och föreslå förebyggande åtgärder. Arbetsmiljöverkets beteckning: 2016/009242.

Arbetsmiljöverket (2021). Arbetsolyckor med dödlig utgång: En jämförelse av antalet dödsolyckor i arbete under åren 2011–2020.

Atterlord, N.K. (2013). Framgångsfaktorer för etablering av ledningssystemstandarderna ISO 14001 och ISO 39001. Examensarbete från Linnéuniversitet, Miljöanalytikerprogrammet.

Axelsson, A. (2019). Yrkestrafikens hastighetsefterlevnad 2019. Folksam Forskning.

Classon, A., Sahlqvist N. (2013). Ledningssystem för trafiksäkerhet: lokalisering av framgångsfaktorer för spridning av ledningssystemet ISO 39001. Examensarbete från KTH Industriell teknik och management, Tillämpad maskinteknik.

ETSC (2015). Reducing road risk at work through procurement. European Transport Safety Council.

ETSC (2020). How to improve the safety of goods vehicles in the EU? PIN Flash Report 39. European Transport Safety Council.

Folksam Forskning (2022). Mätning av yrkestrafikens hastighetsefterlevnad 2022.

Habibovic, A., Amanuel, M., Chen, L. (2019). Teknikstöd för hastighetsefterlevnad hos yrkestrafiken. RISE Research Institute of Sweden.

Hjälmdahl, M., Willstrand, T. med flera (2022). Trafiksäkerhetsavtryck: Om hur en kommun kan arbeta för att förbättra sin trafiksäkerhet. Ett samverkansprojekt mellan Sweco, Safer, DuWill, NTF, Göteborgs Stad och Partille kommun.

Hvitlock, N., med flera (2020). Elektroniska körjournaler och ISA - effekter och potential inom trafiksäkerhet. Trivector Rapport 2020:182. Projekt för Skylfonden (TRV 2019/27988). Lund, Sverige: Trivector Traffic AB.

Hyllenius, P., Neergaard, K., Lindberg, J., Modig, K. (2003). Trafiksäkerhetsarbete inom företag med tunga transporter. Trivector Rapport 2003:26. Lund, Sverige: Trivector Traffic AB.

Jarlegård, H., Lacombe, B. (2021). Styrdokument som verktyg för att öka trafiksäkerheten. Examensarbete inom Samhällsbyggnad avancerad nivå 30 hp. KTH, Skolan för arkitektur och samhällsbyggnad.

Kaijser, B., Gibrand, M., Nilsson, A. (2013). Uppgradering av Kommunal Trafiksäkerhetsrevision – integrering av nationella etappmål och ISO 39001. Trivector Rapport 2013:5. Stockholm, Sverige: Trivector Traffic AB.

Kullgren, A. (2022). Yrkestrafikens hastighetsefterlevnad: 5088 mätningar på vägar i Stockholm och Uppsala under våren 2022. Presentation på Tylösandsseminariet 2022. <https://www.mhf.se/presentationer-2022/>.

Kullgren, A., Stigson, H., Ydenius, A. med flera (2022). Värdekedjor i dödsolyckor 2019. Presentation på Tylösandsseminariet 2022. <https://www.mhf.se/presentationer-2022/>

Lindberg, J., Söderström, L., Nilsson, A., Linderholm, L. (2004). Analys och revision av kommuners trafiksäkerhetsarbete: Huvudrapport. Trivector Rapport 2004:2. Stockholm, Sverige: Trivector Traffic AB.

Linderholm, I., Hansson, J., Lindh, B., Granstedt, K. (2008). Yrkesförarkulturer - Ökad säkerhet bland yrkesförare. Trivector Rapport 2008:03. Trivector Information AB.

Mattsson K. (2013). ISO 39001: Hur kan den tillämpas av kommunal väghållare: Trafikkontoret Göteborgs stad – ett pilotfall. Sweco.

Nævestad, T. O., Phillips, R. O., Elvebakk, B. (2015). Traffic accidents triggered by drivers at work – A survey and analysis of contributing factors. Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour 34(2015): 94–107.

Nævestad, T. O., Elvebakk, B., Phillips, R. O. (2018a). The safety ladder: developing an evidence-based safety management strategy for small road transport companies. Transport reviews, 38(3), 372–393.

Nævestad, T.-O, Phillips, R.O., Storesund Hesjevoll, I. (2018b). How can we improve safety culture in transport organizations? A review of interventions, effects and influencing factors in Transportation Research Part F: Psychology and Behaviour. 54, 28–46.

NTF (2018). ISO 39001 – Certifiering i trafiksäkerhet: Intervjuer med gods- och persontransportföretag. NTF Rapport 2018:2.

NTF (2021). Användning av bilbälte 2021: Resultat från NTF:s mätning av bilbältesanvändning. NTF Rapport 2021:6.

Regeringskansliet (1999). 11 punkter för ökad trafiksäkerhet. Promemoria från Näringsdepartementet, 1999-04-09.

SOU 2021:31. Kontroller på väg. Betänkande av utredningen om effektivare kontroller av yrkestrafik på väg.

Stave, C., Vadeby, A., Henriksson, P. (2021). Säkerhetskultur i bussbolag. VTI PM 2021:1. Linköping, Sverige: VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut.

Stockholm Declaration. Third Global Ministerial Conference on Road Safety: Achieving Global Goals 2030 Stockholm, 19–20 February 2020. <https://www.roadsafetysweden.com/about-the-conference/stockholm-declaration/>

Sveriges Åkeriföretag (2012). Erfarenheter av ledningssystem för trafiksäkerhet och den nya internationella standarden ISO 39001. SÅ rapport 2012.

Tingvall, C., Lindstrand, S. (2022). Bilpolicy - hur man kan kombinera trafiksäkerhet och klimatpåverkan samtidigt. Presentation på Transportforum 2022, Linköping.

Trafikanalys (2022). Hållbara leveransval i e-handeln. Rapport: 2022:10.

Trafikverket Publikation 2011:114. Alkolås och ISA för kvalitetssäkring av transporter: Redovisning av enkätundersökning i kommuner och landsting 2010.

Trafikverket Publikation 2019:209. Saving lives beyond 2020: The next steps. Recommendations of the Academic Expert Group for the 3rd Global Ministerial Conference on Road Safety.

Trafikverket Publikation 2021:099. Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2020: Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2020.

Trafikverket Publikation 2022:093. Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2021: Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2030.

Trafikverket (2011). Mötes- och resepolicy: Inspiration, fakta och exempel.

Transportstyrelsen (2018). Tillståndsmätning 2018: Kontroll av regelfterlevnad inom yrkestrafik på väg avseende buss och taxi. Dnr TSG 2017-3925.

Transportstyrelsen (2019). Tillståndsmätning 2019: Kontroll av regelfterlevnad inom yrkestrafik på väg avseende godstransporter samt mätning av sociala villkor bland lastbilsförare. Dnr TSG 2017-3925.

Transportstyrelsen (2022). Transportstyrelsens uppföljning enligt förordning (2020:486) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar: Rapporteringsår 2021. Dnr TSV 2022-548.

UN Resolution 74/299. Improving global road safety. <https://undocs.org/en/A/RES/74/299>

Vadeby, A., Silvano, A. P., & Forsman, Å. (2019). Ökad hastighetsefterlevnad hos den organiserade trafiken: En pilotstudie avseende taxi. VTI rapport 1024. Linköping, Sverige: VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut.

Vägverket Publikation 2007:10. Om konsten att ha ansvar.

Vägverket Publikation 2008:141. Andel transportköpare som ställer miljö- och trafiksäkerhetskrav vid upphandling av transporter.

Vägverket Publikation 2008:142. Andel transportköpare som ställer miljö- och trafiksäkerhetskrav vid upphandling av transporter. Utvärdering och jämförelse av upphandlingskrav inom miljö och trafiksäkerhet: Case-study på Volvo Logistics, Saab Automobile, DHL och Schenker.

Vägverket (2009). Kvalitetssäkra transporter.

Vägtrafikinspektionen (2004). Trafiksäkerhetens utveckling efter beslutet om nollvisionen 1997 med fokus på 11-punktsprogrammet. TR 80 2004:4.

Wennberg, H., Nilsson, A., Åström, J. (2019a). Utvärdering av målstyrningen av trafiksäkerhetsarbetet. Trivector Rapport 2019:28. Lund, Sverige: Trivector Traffic AB.

Wennberg, H., Evanth, K., Hyllenius Mattisson, P. (2019b). Systematiskt trafiksäkerhetsarbete i linje med ISO 39001: Kommunernas roll som upphandlare och kravställare för säkra fordon, resor och transporter. Trivector Rapport 2019:159. Lund, Sverige: Trivector Traffic AB.

Wennberg, H., Johansson, E. (2022). Webbinformation om trafiksäkerhet i vägtrafiken på trafikverket.se: Riktad till medborgare och trafikanter respektive företag, organisationer och myndigheter. Trivector Rapport 2022:14. Lund, Sverige: Trivector Traffic AB.

Wennberg, H., Odbacke, F., Hyllenius Mattisson, P., Lundgren, M. (2022a). Verksamhetens trafiksäkerhetspåverkan som en del i hållbarhetsarbetet. Trivector Rapport 2022:137. Lund, Sverige: Trivector Traffic AB.

Wennberg, H., Hyllenius Mattisson, P., Söderberg A. (2022b). Medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet i vägtrafiken: Målgruppsanalys och utvärdering. Trivector Rapport 2022:18. Lund, Sverige: Trivector Traffic AB.

Wennberg, H., Johansson, E., Hyllenius Mattisson, P., Odbacke, F. (2022c). Medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet i vägtrafiken: Stärka kommuner och regioners förmåga. Trivector Rapport 2022:19. Lund, Sverige: Trivector Traffic AB.